8 Seiten mehr Umfang!

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 1

Januar 2015

64. Jahrgang

Deutschland 4,90 €

Österreich 5,70 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 5,80 €
NL 6,30 €
Frankreich/Italien/Spanien/Portugal (cont.) 6,60 €



B13411

MEB-Testreport:

- *151 von Roco*
- *250 von Arnold*
- *V36 von Piko*
- *Ae 3/6 I von Piko*

Werkstatt:

- *Preiswerte Selbstbau-Bäume*
- *Holzstrukturen für Plastikbausätze*
- *Beweglicher Kohlekran von Veit*

Dr. Brünings Bundesbahn-Reise

Mit Dampf durch Franken



Vier Jahrzehnte Baureihe 250

Container-Geburtstag

Bis zu 41 % sparen bei unseren Sonderposten – nur bei Ihrem MC Fachhändler



SPUR H0



E-Lok BR 145 037-8
432001 / 112 84 418
H0 | VI NEM | = | 217
FLEISCHMANN
nur 119,99 € (statt 204,00) – 41 % gespart



Dampflokomotive BR 43 der DRG
414304 / 113 57 130
H0 | II NEM | = | 263
FLEISCHMANN
nur 219,99 € (statt 339,00) – 35 % gespart



Elektrischer Triebzug ET 11 03 Münchner Kindl
L133544 / 112 63 135 [1] H0 | III NEM | = | 508
L133554 / 112 63 208 [2] H0 | III NEM | = | 508 | digital o. Abb.

LILIPUT
nur 169,99 €[2] (statt 283,50) – 40 % gespart



Offener Güterwagen Bauart Omm55
520502 / 114 87 777
H0 | III NEM | = | 112
FLEISCHMANN
nur 16,99 € (statt 25,40) – 33 % gespart


Ihr schneller Klick zu uns!
gleich reinklicken
Einfach QR-Code mit Ihrem Handy einscannen.

IHR MC-FACHGESCHÄFT

Theile & Wagner GmbH & Co. KG
Reichenberger Straße 11, 02763 Zittau,
Tel.: 03583-50 09 70

Spiel + Sport Grob (Spiel u. Sport Hella u. Günter Grob, Inhaber Rainer Bliefernicht)
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Buxtehude,
Tel.: 04161-28 60

Dluzak (Dluzak GmbH)
Rodigallee 303, 22043 Hamburg,
Tel.: 040-6 53 22 44

Hobby & Co (Hobby & Co. Freizeit-, Spiel- & Bastelwelt, Inhaber Peter Schwich e.K.)
Großflecken 34, 24534 Neumünster,
Tel.: 04321-41 87 16

Meiners Hobby & Spiel GmbH
Große Kremperstraße 13, 25348 Glückstadt,
Tel.: 04124-93 70 33

Spielzeug HAAR (Anke Haar)
Hauptstraße 96, 28865 Lilienthal,
Tel.: 04298-9 16 50

Modellbahnladen Fortenbacher (Modellbahnladen und Spielparadies Stephan Fortenbacher e.K)
Kampstraße 23, 33332 Gütersloh,
Tel.: 05241-2 63 30

Spielwaren Pelz, Ernst Pelz (Inhaber Ernst Pötter)
Mittelstraße 10+13, 34466 Wolfhagen,
Tel.: 05692-23 61

Spielzeugparadies Willy Müller (Spielzeugparadies Willy Müller & Söhne GmbH & Co.)
Luisenstraße 23, 42103 Wuppertal,
Tel.: 0202-24 80 20

Modellbahn Apitz (Modellbahn Apitz GmbH)
Heckinghauser Straße 218, 42289 Wuppertal,
Tel.: 0202-62 64 57

Wie-Mo (Wie-Mo Andrea Wienker Modellspielwaren KG)
Warendorfer Straße 21, 48145 Münster,
Tel.: 0251-13 57 67

Müller's Modellspielwaren
Spicherstraße 8, 53859 Niederkassel,
Tel.: 02208-49 34

Spielzeugparadies (Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)
Nagelstraße 28-29, 54290 Trier,
Tel.: 0651-4 88 11

Henke Spielzeugland (Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausgeräte, Hausrat und Spielwaren)
Bundesstr. 132-133, 59909 Bestwig,
Tel.: 02904-12 92

Meder Spielwaren (Meder OHG)
Berger Straße 198, 60385 Frankfurt/Main,
Tel.: 069-45 98 32

Spielwaren-Souvenir-Eisenbahnhaus Feigenspan (Spielwaren und Geschenke, Inh. Manfred Feigenspan e.K.)
Parkstraße 14, 61231 Bad Nauheim,
Tel.: 06032-28 74

Spiel + Freizeit Brachmann (Heinrich Brachmann GmbH)
Rosenstraße 9-11, 63450 Hanau,
Tel.: 06181-92 35 20

Spielwaren Hegmann (Berta Hegmann e.Kfr.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach,
Tel.: 09371-6 50 80 13

Eisenbahn & Modellbau Köngeter (Köngeter Bruno Eisenbahn u. Modellbau)
Poststraße 44, 71032 Böblingen,
Tel.: 07031-22 56 77

Spiel + Freizeit Zinthäfner
Solitudestraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 07141-92 56 11

Spiel + Freizeit Wagner (Spielwaren - Wagner, Inhaber Klaus J. Bühler e.K.),
Martin-Luther-Str. 7, 72250 Freudenstadt,
Tel.: 07441-76 09

Spiel + Freizeit Korb-Rau
Poststraße 50, 73033 Göppingen,
Tel.: 07161-7 25 77

HEIGES Spielwaren (Wilh. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbrunnenstraße 3, 73728 Esslingen,
Tel.: 0711-3 96 94 60

Spielwaren Bauer (Karl Bauer, Inhaber Karlheinz Bauer e.K)
Marktstraße 7, 74613 Öhringen,
Tel.: 07941-9 49 50

Schreib- und Spielwaren Dunz (Dunz GmbH & Co. KG)
Kesslergasse 5, 74821 Mosbach,
Tel.: 06261-9 21 20

Spielkiste (Spielkiste Brenner, Inhaber Matthias Brenner)
Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen,
Tel.: 07243-1 67 06

Spielwaren Reimann (Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Gießwiesen 15, 78247 Hilzingen,
Tel.: 07731-9 89 90

Spielwaren Rieß (Inhaber Wolfgang Rieß)
Oberamteisstraße 18, 78532 Tuttlingen,
Tel.: 07461-29 40

Die Spielzeugkiste (Inhaber Michael Golombeck)
Rosenkavaliersplatz, 81925 München,
Tel.: 089-9 10 12 43

Spiel + Freizeit Seigert (Seigert Spiel + Freizeit Handels GmbH)
Sägewerkstr. 18, 83395 Freilassing,
Tel.: 08654-47 90 91

Spielwaren Schmidt (Spielwaren Schmidt Inhaber Karin Märkl e.K.)
Münchner Straße 33, 85221 Dachau,
Tel.: 08131-8 29 87

Augsburger Lokschuppen (Augsburger Lokschuppen GmbH)
Gögginger Straße 110, 86199 Augsburg,
Tel.: 0821-57 10 30

Spiel+Freizeit Gersthofen (Spiel+Freizeit Handels-GmbH & Co. KG)
Hery-Park 2000, 86368 Gersthofen,
Tel.: 0821-249 21-20 00

Spielwaren Habermeyer (Habermeyer Karl) Färberstraße 90-92, 86633 Neuburg/Donau,
Tel.: 08431-86 43

Spielwaren Möhnle
Schrannenstraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081-42 28

Spielwaren Härtle (Inhaber Matthias Franz e.K.)
Kaufbeurenerstraße 1, 87616 Marktoberdorf,
Tel.: 08342-56 30

Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Straße 27a, 90587 Siegelsdorf,
Tel.: 0911-75 31 75

Spiel + Freizeit Fechter (Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 0981-96 96 90

Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Straße 4, 93133 Burglengenfeld,
Tel.: 09471-70 12 11

Carl Hilpert KG
Schulerstraße 1-3, AT-1010 Wien,
Tel.: 0043-1-51 2 33 69

Spielwaren Heiss (Manfred Gress e.U.)
Museumsstraße 6, AT-6020 Innsbruck,
Tel.: 0043-512-58 50 56

Mikado Hobby, Spiel + Freizeit (Mikado AG) Städtle 19, FL-9490 Vaduz,
Tel.: 00423-2 32 79 94

Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53, NL-1171 DB Badhoevedorp
Tel.: 0031-20 6 59 94 94

Märklin Store Amsterdam (Harlaar Modeltreinen V.O.F.)
Parnassusweg 203, NL-1077 DG Amsterdam,
Tel.: 0031-20 3 79 02 67

Het Spoor (Kerselaers Henri)
Parkstraat 90, BE-3053 Oud-Heverlee,
Tel.: 0032-16 40 70 42



www.vedes.com



www.spielzeug-ring.com





14 Reichsbahn-Container

Die Ölkrise im Jahr 1973 führte zum Umdenken bei der Reichsbahn. Der Ausbau des elektrischen Schienennetzes rückte wieder ins Blickfeld. Was fehlte, war eine starke Elektrolokomotive. Die Baureihe 250 (155) sollte diesen Bedarf decken.

Titel: Modell von Roco
Fotos: Shutterstock, Andreas Bauer-Portner
Montage: Olaf Haensch



28 Dornröschenschlaf beendet

Das neue Eisenbahnmuseum in Wittenberge hat sich als Erfolg für alle Beteiligten erwiesen.



34 Dampf für Fotofreunde

Die ehemalige deutsche 52 7429 von 1944 ist als 56.548 bis heute betriebsfähig.



60 Mit Acrylfarben zum Ziel

Das bayerische Agenturgebäude von Faller aus Kunststoff lässt sich leicht aufwerten.

NEUER GOTTHARD-BASISTUNNEL

Die goldene Schwelle ist verlegt

☐ Mit dem Einbetonieren der letzten und somit „Goldenen Schwelle" in der Weströhre des Gotthard-Basistunnels wurde am 31. Oktober 2014 mittags der Einbau der festen Fahrbahn mit insgesamt 115 Kilometern Länge nach 39 Monaten Arbeit fertig gestellt. Die Goldene Schwelle liegt etwa 54 Meter vom Südportal entfernt in der Weströhre bei Bodio.

Eine große Zahl Medienschaffender konnte den Vorgang miterleben, allerdings aus Platzgründen in der engen Tunnelröhre nur an Fernsehmonitoren und mit Live-Kommentar von Dipl.-Ing. Thomas Silbermann, Leiter Ausführung Fahrbahn der ARGE Fahrbahn Transtec Gotthard.

Der Generalunternehmer Transtec Gotthard verbaute rund 131 000 Kubikmeter Beton. 228 Kilometer Schienen vom Typ UIC60 E1 wurden damit auf 380 000 Einzelblock-Schwellen System LVT-Sonneville im Tunnel verlegt. Am speziell für den Gotthard-Basistunnel entwickelten Betonzug standen stets etwa 125 Arbeiter im Schichtbetrieb sieben Tage die Woche rund um die Uhr im Einsatz. Damit sei der erste große Bereich der Bahntechnik termingerecht abgeschlossen und die Arbeiten befänden sich im Zeitplan, sagte Renzo Simoni, Vorsitzender der Geschäftsleitung AlpTransit Gotthard AG, anlässlich der Medienkonferenz in Erstfeld.

Auch die übrigen Arbeiten auf der Gotthard-Achse sind auf Kurs. Die Installationsplätze entlang des Tunnels werden zurückgebaut und rekultiviert. Im Herbst 2015 beginnt der Testbetrieb im gesamten Basistunnel.

Am 2. Juni 2016 und dem darauf folgenden Wochenende sind Eröffnungsfeierlichkeiten geplant. Die fahrplanmäßige Integration ins SBB-Netz soll im Dezember 2016 erfolgen.



Renzo Simoni, Vorsitzender der Geschäftsleitung AlpTransit Gotthard AG, erhält von Detlef Obierey, ARGE Fahrbahn Transtec Gotthard, zum Abschluss der Gleisarbeiten mit der Erinnerungsschwelle ein gewichtiges (15 kg) Souvenir.



Einmalige Fahrt mit dem Churchill-Pfeil durch die Oströhre des Basistunnels von Erstfeld nach Bodio, allerdings gestoßen von einem Dieseltraktor. Der RAe 4/8 ist nicht mit ETCS Level 2 ausgerüstet und wird künftig den Tunnel nicht befahren können. Rechts im Bild die Weiche und der Abzweig zur Nothaltestelle von Faido.

FOTOS: ARMIN SCHMUTZ

ABSCHIED VON EINEM STÜCK BUNDESBAHN

218- und 610-Abschied

☐ Zum Fahrplanwechsel enden die Einsätze der Baureihe 218 in Niedersachsen und damit die Planleistungen der Dieselloks bei DB Regio AG in Norddeutschland. Ab Dezember 2014 bis zum Jahr 2029 verkehren zwischen Hannover und Goslar/Bad Harzburg die blau-gelben Erixx-Heidesprinter. Dazu werden dort neue Coradia-Lint-Züge eingesetzt. Die Triebwagen sind barrierefrei und mit deutlich mehr Sitzplätzen ausgestattet als der alte Wagenpark. Neben den lokbespannten Zügen werden auch die unbeliebten Triebwagen der Baureihe 612 auf dieser Verbindung ersetzt. Da somit ausreichend Fahrzeuge der Baureihe 612 freigestellt werden, kommt wie erwartet das endgültige Aus für die echten Pendolino-Triebwagen der Baureihe 610, die bis zuletzt im oberfränkischen Hof stationiert waren.



FOTO: FRANK HEILMANN

VT 650.88 („Parchim") am 2. November 2014 mit dem Zug OE 79672, der über Parchim nach Hagenow fährt, im Bahnhof Lübz.

MECKLENBURGER SÜDBAHN

Widerstand gegen Stilllegung

☐ In den letzten Wochen hat der Widerstand gegen die Einstellung der Mecklenburger Südbahn zwischen Malchow und Parchim erheblich zugenommen.

Dem öffentlichen Bürgerprotest haben sich jetzt auch Firmen und Betriebe der Region angeschlossen, sie drängen die politisch Verantwortlichen zum Einlenken. Zu den Firmen, welche die Bürgerinitiative zum Erhalt der Mecklenburger Südbahn unterstützen, gehören unter anderen die Lübzer Brauerei, der Dämmstoffhersteller Isover, das „Medi Clin"-Krankenhaus, die Falk-Seehotels aus Plau am See und die Bauunternehmensgruppe Dau.

In regelmäßigen Abständen werden durch die Bürgerinitiative Pro Schiene Mahnwachen an bestimmten Bahnhöfen abgehalten. Die Landesregierung von Mecklenburg-Vorpommern ist bis jetzt jedoch nicht bereit, mit der Bürgerinitiative über den Erhalt des Reisezugangebots, das durch die ODEG bis Dezember 2014 gemäß dem laufenden Verkehrsvertrag erfüllt wird, zu sprechen. Den ab Fahrplanwechsel im Dezember 2014 bestellten Busverkehr zwischen Parchim und Malchow lehnt die Bürgerinitiative ab, da sich die Fahrzeit von jetzt 55 Minuten auf fast zwei Stunden erhöhen würde.



FOTO: BERND KELLER

■ *Seit 20. September 2014 verkehrt die Nürnberger 146 246 im blau-weißen Farbkleid „Bahnland Bayern" auf der RE-Strecke Frankfurt – Würzburg. Das Outfit ähnelt stark der bisherigen „Maxl"-Lok 111 017, die ihre Werbefolien Ende September 2014 verlor und nun in Verkehrsrot auf bayerischen Strecken ihre Runden dreht. Am 14. Oktober 2014 schob 146 246 mühelos den RE 4617 mit Ziel Würzburg Hbf, durch den Bahnhof Laufach.*

WO IST NUR DIE ZEIT GEBLIEBEN?



Stefan Alkofer

Weihnachten und der Jahreswechsel stehen vor der Tür. Schon wieder. Ich weiß nicht, wie es Ihnen ging, aber hinter mir liegt ein Jahr, das gefühlt doch gerade erst begann und das hat bei mir zumindest 2014 nichts damit zu tun, dass man sowieso glaubt, die Zeit verginge schneller, je älter man wird.

Das nun beinahe abgelaufene Jahr war auch für den MODELLEISENBAHNER ein besonderes. Es ist einiges passiert. Vor allem der Ruhestand unseres langjährigen Chefredakteurs Dr. Karlheinz Haucke war für uns alle in der Redaktion einschneidend und schließlich mit einigen Umstellungen verbunden. Die Lücke, die jemand hinterlässt, erkennt man meist erst dann, wenn es so weit ist. Damit Sie davon jedoch möglichst wenig mitbekommen, haben hier alle gemeinsam an einem Strang gezogen.

Deshalb möchte ich die Gelegenheit nutzen, um mich bei meinem Team, Andreas Bauer-Portner, Korbinian Fleischer, Olaf Haensch sowie unserer wunderbaren Layouterin Snezana Dejanovic und allen, die zum Gelingen des MODELLEISENBAHNERS beitragen, für die großartige Zusammenarbeit zu bedanken.

Es bleibt mir nur mehr, Ihnen ein friedliches Weihnachtsfest sowie einen guten Rutsch ins Jahr 2015 zu wünschen.

Bleiben Sie der Eisenbahn in Vorbild und Modell sowie ihrem Blatt, dem MODELLEISENBAHNER treu.



■ *Eine mehrtägige Sonderfahrt führte 119 158 unter anderem auch nach Niedersachsen. Auf der Rückfahrt nach Berlin wurden die Osnabrücker Dampflokfreunde am Piesberg besucht. Die Aufnahme zeigt den Zug am 9. November 2014 bei Velpe in Höhe des ehemaligen „Permer Stollen".*



■ *Am Samstag, dem 8. November 2014, verkehrte der FEK-Rheingold zu einer Tagesfahrt von Köln nach Wernigerode. Gezogen wurde der Zug aus Wagen des 1962er- und 1928er-Rheingold von der neuen Diesel-Vectron 247 901. Die Aufnahme entstand bei Neubeckum. Wegen des Lokführerstreiks hatte der Zug an dem Tag Grüne Welle.*

ZWISCHENHALT

■ **In letzter Instanz hat der** Bundesgerichtshof Mitte November den Schutz der Wortmarke „S-Bahn" aufgehoben. Der Begriff kann nun nicht nur von der DB AG gebührenfrei genutzt werden.

■ **Im Mitteldeutschen S-Bahn-Netz** lag die Ausfallrate bei den Talent 2-Triebwagen Anfang November sehr hoch. Dies führte zwar nicht zu Zugausfällen, aber zu Einschränkungen in der Platzkapazität. Von den 51 gelieferten Talent-Zügen waren neun nicht im Einsatz.

■ **Zum Fahrplanwechsel** übernahm die Nordbahn die Linien RB 61 (Itzehoe – Hamburg Hbf) und RB 71 (Itzehoe/Wrist – Hamburg-Altona). Da nicht genügend Triebwagen zur Verfügung stehen, wurde ein Ersatzkonzept erarbeitet.

■ **Die Ortenau-S-Bahn** wird künftig von der Südwestdeutschen Verkehrs-AG (SWEG) betrieben. Damit bleiben die Leistungen quasi in derselben Hand, da die Ortenau-S-Bahn GmbH, eine 100-prozentige Tochter der SWEG ist. Zudem sind die Strecken Achern – Ottenhöfen und Biberach (Baden) – Oberharmersbach-Riersbach Bestandteil des Pakets. Sie wurden bisher eigenwirtschaftlich betrieben.

■ **Nach 36 Jahren bei den Salzburger Lokalbahnen** schied am 31. Oktober 2014 Gunter Mackinger offiziell aus der Muttergesellschaft Salzburg AG aus. Vorausgegangen waren Auseinandersetzungen zwischen beiden Seiten über seine künftige Tätigkeit.



FOTO: GERHARD BAUM

99 633 bei einer der ersten Probefahrten am 3. November 2014 auf dem Werksgelände der Zillertalbahn in Jenbach.

ÖCHSLE-MUSEUMSBAHN

99 633 dampft wieder

☐ Am 3. November 2014 hat die württembergische Tssd 99 633, bekannt aus dem Vorspann der TV-Sendung „Eisenbahn-Romantik", erfolgreich die ersten Probefahrten im österreichischen Zillertal absolviert. Bei der Lastprobe schleppte sie einen rund 90 Tonnen schweren Wendezug problemlos mit 30 km/h über die Steigung zwischen Strass und Schlitters. Die Zusammenarbeit zwischen dem Personal der Zillertalbahn und der Öchsle-Museumsbahn funktionierte einwandfrei. Die offizielle Inbetriebnahme erfolgte im Rahmen einer Sonderfahrt von Jenbach nach Mayrhofen am 22. November 2014. Im Anschluss wurde die Maschine nach Ochsenhausen überführt, wo im kommenden Frühjahr die offizielle Inbetriebnahme in der Heimat erfolgen wird.



FOTO: BODO SCHULZ

■ *Wenn der Taurus nicht fährt, dann muss eine 112 den IRE von Berlin nach Hamburg ziehen. Auf der Schnellfahrstrecke können die ehemaligen DR-Renner mit 160 km/h zeigen, was sie noch drauf haben.*

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



FOTO: ALEXANDER BAUER

251 901 zieht ihren Personenzug der RBB von Lauterbach Mole nach Göhren auf dem Dreischienengleis nahe Lauterbach. In Putbus geht die Diesellok vom Zug und die am Schluss laufende Dampflok führt (nach Umsetzen) den Zug bis Göhren.

☐ Die DB Netz AG hat im Oktober den Streckenabschnitt Putbus – Lauterbach Mole auf Rügen gemäß §23 des allgemeinen Eisenbahngesetzes zur „Übernahme durch Dritte“ ausgeschrieben. Sollte sich kein Interessent finden, wird alternativ die Stilllegung der Infrastruktur erwogen. Bemerkenswert ist, dass es sich bei diesem rund fünf Kilometer langen Abschnitt der Strecke Bergen – Lauterbach Mole um ein Dreischienengleis handelt. Streng genommen geht es um die letzte schmalspurige Infrastruktur Deutschlands, die sich noch im Besitz der DB AG befindet, sieht man einmal von der Wangerooger Inselbahn ab. Bemerkenswert ist ebenso, dass diese Strecke erst vor gut zehn Jahren mit einer dritten Schiene ausgerüstet wurde, um die Züge des schmalspurigen „Rasenden Rolands“ von Putbus nach Lauterbach Mole, verlängern zu können. Im Sommer wird der betreffende Abschnitt, für den die DB Netz AG Investitionen in Höhe von 80 Millionen Euro für die nächsten Jahre errechnet hat, derzeit nicht nur mit normalspurigen Regioschuttle der Press von Bergen nach Lauterbach Mole, sondern stündlich alternierend auch mit den schmalspurigen Dampfzügen der Rügenschen Bäderbahn bedient, die aus Göhren kommen. In Putbus wird ihnen die ehemalige DB-251 901 am Zugschluss beigestellt, die den Zug mangels Umsetzmöglichkeit in Lauterbach Mole anschließend nach Putbus zurückzieht. Wir wollen von Ihnen wissen, für welche, bereits 1970 stilllgelegte Schmalspurbahn 251 901 ursprünglich gebaut wurde?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Januar 2015 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Novemberheft lautete: „Chemnitz“. Gewonnen haben: Bartusch, Mark, 12681 Berlin; Glöckner, Werner, 09569 Oederan; Mangold, Konrad, 36214 Nentershausen; Lange, Thomas, 09130 Chemnitz; Pietsch, Wolfgang, 04827 Machern; Hesse, Thomas, 93346 Ihrlerstein; Grimm, Wolfgang, A., 01744 Dippoldiswalde; Hanke, Kerstin, 44339 Dortmund; Walzel, Klaus, 01796 Pirna; Fuchs, Steffen, 09130 Chemnitz; Schulz, Gottfried, 83404 Ainring-Feldkirchen; Katholing, Ralf, 18109 Rostock; Kerbitz, Günter, 46485 Wesel; Kuehndel, Detlef, 16321 Bernau; Stingel, Manfred, 72458 Albstadt; Dietrich, Ulf, 07545 Gera; Heubner, Andreas, 01277 Dresden; Weser, Hans-Hartwig, 18069 Lambrechtshagen; Müller, Andre, 09123 Chemnitz; Mittenzwey, Wolfgang, 07549 Gera

KLOSTERMANSFELD – WIPPRA

Abschied im Mansfelder Land



FOTO: ALEXANDER BAUER

☐ Sachsen-Anhalt hat beschlossen, die „Wipperliese“ zum April 2015 abzubestellen. Ab diesem Zeitpunkt stehen umfangreiche Sanierungen an der Strecke an. Obwohl die „Wipperliese“ in den vergangenen Jahren mehrmals knapp an der Stilllegung vorbeischrammte, wurden die Gleisanlagen komplett erneuert. Im Auftrag von DB Regio bedient die Kreisbahn Mansfelder Land (KML) mit zwei von der Frankfurt-Königsteiner-Eisenbahn stammenden Esslinger Triebwagen die Strecke. Den Weiterbetrieb rechtfertigten der starke Schülerverkehr von Wippra nach Mansfeld und der Tourismus im Harz. Der erste Grund ist entfallen, denn Wippra ist seit letztem Jahr ein Ortsteil des über 25 Kilometer entfernten Sangerhausen. Die Wippraer Schüler müssen nun dort die Schule besuchen, wohin sie mit Bussen gebracht werden. Inzwischen hat auch DB Regio der KML den Betreibervertrag gekündigt, so dass die Zukunft der Strecke ungewiss ist.

Das bekannteste Bauwerk der Strecke ist das Viadukt der Strecke in Mansfeld, das nun zur Sanierung anstehen würde.

MUSEUMSBAHN

Pflegebedürftig



Das Dampflokwerk Meiningen (DLW) rückte mit seiner DR-V 100 (202 563) an, um am 4. November die im Augsburger Bahnpark hinterstellte defekte 50 in das DLW abzuschleppen. Die heizerseitige Treibstange lag dabei ausgebaut und verzurrt auf dem Umlaufblech.

☐ Am 26. Oktober 2014 musste bei einer geplanten Fotogüterzug-Veranstaltung im Bereich Fuchstalbahn (Landsberg – Schongau) kurzfristig umdisponiert werden, nachdem die Dampflok 50 2988 der Wutachtalbahn bereits bei der Überführung von Rottweil nach Augsburg wegen eines großen Schadens am Schieber bei Dinkelscherben liegen blieb. Zwar konnte der Veranstalter kurzfristig eine Ersatzlok in Form der 212 084 der DBK-Crailsheim organisieren, die Enttäuschung vieler Fotofreunde war dennoch groß. Rund die Hälfte brach laut Berichten bereits nach wenigen Aufnahmen die Verfolgung ab. Bei 50 2988 läuft Ende des Jahres die Kesselfrist ab, weswegen die Lok in den letzten Wochen bei Fotozug-Veranstaltungen im Süd(west)en noch zeigen sollte, was in ihr steckt. Von Augsburg führte der Weg der 50 2988 direkt nach Meiningen. In Gegenrichtung unterwegs war hingegen 01 180 des Bayerischen Eisenbahnmuseums. An dieser Lok wurden in Meiningen diverse Arbeiten im Rahmen der HU durchgeführt. Wann die erste Fahrt aus eigener Kraft stattfinden kann, ist noch nicht klar, da noch Arbeiten anstehen. Die 01 war jahrelang bei der Maschinenbau-Firma Steck in der Schweiz als eine Art Denkmal ausgestellt und wurde 2011 vom BEM nach Nördlingen geholt. Geplant war eigentlich, die Lok zum BEM-Jubiläum im August 2014 einzusetzen. Dieser Zeitplan war etwas zu ambitioniert. Im vergangenen Frühjahr wurde aber zumindest bereits die Kesseldruckprobe erfolgreich durchgeführt. Eine Inbetriebnahme noch im Jahr 2014 ist nicht auszuschließen.



FOTOS: ANDREAS DOLLINGER

V 100 1365 vom BEM durfte das Schmuckstück am Reformationstag zurück nach Nördlingen überführen.

BAHNPARK AUGSBURG

Ein Anfang ist gemacht

□ Mit einem offiziellen Nagelschlag hat am Montag, 17. November 2014, die Sanierung des denkmalgeschützten Rundhauses im Bahnpark Augsburg begonnen. Jürgen Reichert, Präsident des Bezirkstags Schwaben, und Dr. Kurt Gribl, Oberbürgermeister der Stadt Augsburg, schlugen symbolisch die ersten Nägel in die Zimmermannskonstruktion ein. Das Rundhaus wurde im Jahr 1906 von den Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen errichtet und diente knapp 100 Jahre lang als Ringlokschuppen zur Abstellung von Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven. Nun wird das Baudenkmal grundlegend saniert und einer musealen Nutzung zugeführt. Die Arbeiten am Rundhaus sollen Ende 2015 abgeschlossen sein. Sie stellen den ersten Abschnitt für die Sanierung des gesamten Bahnparkgeländes dar. Der erste Bauabschnitt umfasst ein Gesamtvolumen von rund 1,244 Millionen Euro.



FOTO: BAHNPARK AUGSBURG

Jürgen Reichert, Präsident des Bezirkstags Schwaben (3. v. r.), und Dr. Kurt Gribl, Oberbürgermeister der Stadt Augsburg (4. v. r.), schlugen symbolisch die ersten Nägel in die Zimmermannskonstruktion ein. Unterstützt wurden sie vom leitenden Architekten Otmar Sailer (2. v. r.) und Markus Hehl, Geschäftsführer der Bahnpark Augsburg gGmbH (2. v. l.), sowie von den Zimmerermeistern Magnus und Wolfgang Bichtele.



FOTO: MARKUS BEHRLA

■ *Die erst vor kurzem an RBH veräußerte und in den Firmenfarben lackierte ehemalige DB-Schenker-Lok 151 151 bespannte am Samstag, dem 1. November 2014, den EZ 51124 von Seelze nach Hagen/Vorhalle. Hier passiert die noch recht saubere Maschine die frühere Brücke der ehemaligen Westfälischen Emschertalbahn von Sterkrade nach Welver. Der Abschitt zwischen Unna/Königsborn und Welver wurde bereits 1968 stillgelegt und zu einem Radweg ausgebaut. Neben den Brückenresten existiert noch der Bahnhof Lenningsen und erinnert an diese fast vergessene Bahnstrecke.*



FOTO: STEPHAN LEICHSENRING

■ *Ende Oktober kam es baustellenbedingt zu Umleitungsfahrten von München über Mühldorf nach Salzburg. Dies betraf Eurocitys, Güterzüge und auch ein Nachtzugpaar. Schon im September 2014 waren Umleitungen nötig, da auf der Regelstrecke München – Rosenheim – Salzburg Bauarbeiten stattfanden. Diese wurden nun fortgesetzt. Für die umgeleiteten Reisezüge wurden Diesel-Lokomotiven der Baureihe 218, 232 und 234 eingesetzt. Größtenteils bespannten Loks der Baureihe 247 (Class 77) die Güterzüge, vereinzelt auch Maschinen der Baureihen 232/233.*



FOTO: ROLAND HALKASCH

In den späten Abendstunden des 2. November 2014 ereignete sich im Dresdner Hafen ein Bahnunfall. Eine Rangierlokomotive kollidierte mit der Lok eines Güterzuges. Dabei wurde die Rangierlok aus dem Gleis gehoben. Die Maschine drohte gegen ein altes Stellwerk zu kippen. Die Berufsfeuerwehr (Wache Übigau) nahm den auslaufenden Dieselkraftstoff auf. Anschließend übernahm das THW mit dem Hilfszug der Deutschen Bahn AG die Bergung der beiden Lokomotiven und Waggons.



FOTO: BERND KELLER

Seit dem 3. November 2014 ist die Baureihe 420 im Planbetrieb der S-Bahn Rhein-Main Geschichte. Nach jetzigem Stand werden noch sechs Garnituren als Reserve aufbewahrt, und der 420 298 soll als Museumsfahrzeug erhalten bleiben.

TOP UND FLOP

TOP: Neue Schlafwagen

„Wir haben jetzt aber ein Programm, wo wir 46 Millionen Euro in neue Schlafwägen investieren, die wir hoffentlich 2017/2018 haben werden. Wir glauben, dass diese Verbindungen attraktiv sein können. Leider investiert die Deutsche Bahn da nichts mehr", so ÖBB-Vorstand Christian Kern. Dem ist nichts hinzuzufügen.

FLOP: Fahrradtransport

Auf der Mariazellerbahn St.Pölten – Mariazell der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG) kommen seit Oktober 2013 Gelenktriebwagen mit dem Namen „Himmelstreppe" zum Einsatz. Diese modernen Fahrzeuge aus dem Hause Stadler wären in der Lage, einen zusätzlichen Fahrradwagen zu ziehen, was aber aufgrund der damit verbundenen Rangierarbeit in den Endbahnhöfen nicht geschieht. So werden die Fahrräder parallel zur Bahn auf der Straße transportiert.



FOTO: TOBIAS MOSER

Im Mai 2014 konnte der Schienen-Ergänzungs-Verkehr im Bahnhof Mariazell von Tobias Moser gesichtet werden. Ob sich der Personalaufwand für diese Parallelverkehre wirklich rechnet, darf bezweifelt werden.


FOTO: MARCUS HENSCHEL

■ *Da die neuen S-Bahn-Triebzüge der Reihe 1440, die ab dem Fahrplanwechsel auf der S-Bahn-Linie 5/8 (Dortmund/Hagen – Wuppertal – Düsseldorf – Neuss – Mönchengladbach) zum Einsatz kommen sollen, schon frühzeitig eine EBA-Zulassung erhalten hatten, wurden sie bereits ab dem 20. Oktober 2014 in zwei Umläufen auf der HVZ-Verstärker-Linie S68 (Langenfeld – Düsseldorf – Wuppertal-Vohwinkel) im Planbetrieb eingesetzt. Im Gegensatz zu den S-Bahn-Triebwagen der Reihen 423 und 422, die auch bei der S-Bahn Rhein/Ruhr zum Einsatz kommen und über kein WC verfügen sowie für eine Bahnsteighöhe von 96 Zentimetern ausgelegt sind, besitzen die neuen Fahrzeuge von Alstom ein WC und sind für eine Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern gebaut.*


FOTO: FRANK HEILMANN

Das ETCS-Testfahrzeug VT 642 300/800 (Trainguard) verlässt den Bahnhof Cottbus vor dem ehemaligen Stellwerk B12 in Richtung Schwarze Pumpe.

LAUSITZER DAMPFLOK CLUB (LDC)

Trainguard für LDC im Einsatz

☐ Da der beim LDC eingestellte LVT-772 332/772 342 (Teichland-Express) am 8. November von der Dampflokgemeinschaft Brandenburg für eine Sonderzugfahrt von Wustermark nach Pulsnitz gebucht war, der LDC am selben Tag jedoch eine eigene Sonderzugfahrt von Cottbus nach Schwarze Pumpe zum dortigen Kraftwerk von Vattenfall angeboten hatte und nur zirka 50 Fahrgäste diese Reise gebucht hatten, kam nicht wie üblich ein mit der Dampflok 35 1019 bespannter Zug zum Einsatz. Stattdessen diente als Ersatzfahrzeug für die LDC-Sonderfahrt der VT 642 300/800 (Trainguard) der Preussenbahn GmbH (PBG). Der Trainguard erreichte das Kraftwerk Schwarze Pumpe von Cottbus über Calau, Senftenberg, Ruhland und Hoyerswerda.

HISTORISCHE FAHRZEUGE

Museums-Fuhre

☐ Ein interessanter Zug, bestehend aus einem Sammelsurium von Fahrzeugen aus tschechischer und deutscher Eisenbahngeschichte, rollte mit gemächlichen 40 km/h von Litomerice kommend unterhalb der Burg Strekov (Schreckenstein) an der Elbe nach Usti Strekov. Im Schlepp der ČSD-T 334 0647 liefen eine deutsche Dampfschneeschleuder Bauart Henschel, ein Flachwagen mit alten Wagenkästen, ein G-Wagen und ein weiterer Flachwagen mit Ladegut. Am Schluss hingen noch je ein ČSD-Pack- und Personenwagen sowie ein Güterwagen mit beidseitigen Bühnen. Nachgeschoben wurde der Zug von einer BN 150 (ČSD-T 212 0015). Die Fahrt führte dann über die Elbbrücke Richtung Teplice-Chomutov.

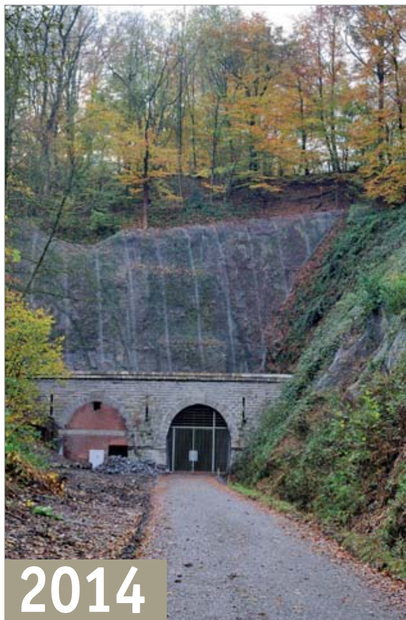

FOTO: JOACHIM DIETRICH

ČSD-T 212 0015 am Zugschluss mit Museumszug im Elbtal unterhalb der Burg Schreckenstein in Außig/Tschechien am 8. November 2014.

ZEITREISE

Vom Eisenbahn- zum Radlertunnel

■ Noch ist das Eisentor am Tunnel Schee verschlossen und der Weg wartet Anfang November noch auf die finale Deckschicht. Doch am 19. Dezember ist es soweit. Dann kann man auch durch den 721 Meter langen Tunnel Schee weiter nach Wuppertal radeln oder wandern. Der Tunnel, der in den letzten Jahren aufwendig saniert worden war, gehört zu der 1982 stillgelegten Bahnstrecke Hattingen – Spockhövel – Schee – Wuppertal-Wichlinghausen, die am 20. Mai 1884 von der Rheinischen Bahngesellschaft eröffnet wurde. 1902 erhielt der Tunnel eine zweite Röhre. Während der Strecken-Abschnitt Hattingen – Schee schon seit einigen Jahren als attraktiver Rad- und Wanderweg dient, musste man, um nach Wuppertal zu kommen, hinter Schee steigungsreich den Tunnel umfahren. Neben dem Tunnel Schee gibt es auf der Trasse bei Hattingen noch den Schulenberg-Tunnel. In Spockhövel (etwas versteckt) und Schee sind noch die sehenswerten Bahnhofsgebäude erhalten geblieben.



Am 7. November 2014 war die Tunnelsanierung schon abgeschlossen, aber der Eingang noch vergittert.



Da der Zugverkehr Ende der 1970er-Jahre nur noch schwach war, konnte man die Strecke für Film- und Fernsehaufnahmen nutzen. Am 13. Januar 1977 diente 044 754 als Statistin für den Fernsehfilm „Magere Zeiten“.

Quadratisch, praktisch, gut.

Der bekannte Werbespruch eines Schokoladenproduzenten würde auch gut auf die E-Lok-Baureihe 250 (DBAG-155) passen. Seit 40 Jahren sind die „Container" nun unterwegs.



155 079 ist am 21. Mai 2003 in Nürnberg bereit für den nächsten Einsatz.

FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Dringend notwendig



FOTO: SLG. ALBRECHT

Eine der wichtigsten Aufgaben der 250 waren die schweren Kohlependel-Züge im mitteldeutschen Raum. 250 067 hat am 5. April 1981 einen solchen bei Leipzig-Connewitz am Haken.



FOTO: AXEL MEHNERT

Gut zu erkennen sind die Unterschiede zwischen den Prototypen (l.) und den Serienloks: kleinere Frontfenster, neuer Platz fürs dritte Spitzenlicht.



FOTO: SLG. ALBRECHT

Vor allem in den ersten Jahren gehörten schwere Personenzüge zum Programm. 250 001 zieht im April 1977 einen D-Zug auf Höhe des Abzweigs Burgwerben.

Selten ist der Spitzname einer Lok so selbsterklärend und passend wie die Bezeichnung (Energie-)Container für die Baureihe 250 der DR (155 der DB AG). Das auf den ersten Blick kompromisslose Nicht-Design der Lok täuscht jedoch.

Die Deutsche Reichsbahn stand Anfang der 1970er-Jahre vor einem Dilemma und musste sich entscheiden, wie die Zukunft ihres Triebfahrzeugparks aussehen sollte. Eigentlich war Mitte der 60er-Jahre beschlossen worden, den kostspieligen Ausbau des elektrischen Netzes zugunsten einer verstärkten Verdieselung aufzugeben. Die neuen Dieselloks waren bereits bestellt und rollten in Form der V 200 und der Baureihen 130 et al. in den späten 60er- und frühen 70er-Jahren bereits an. Die Ölkrise im Jahr 1973 warf diese ambitionierten Pläne jedoch über den Haufen. Plötzlich war die Ablösung der Dampflokomotiven durch Dieseltriebfahrzeuge mit einem erheblichen wirtschaftlichen Risiko verbunden. Die DDR war vollkommen von Rohölimporten abhängig, jedoch dank ihrer beachtlichen Braunkohlevorkommen

Die Ölkrise lässt das E-Netz wachsen

in der Lage, vergleichsweise kostengünstig und vor allem autark Strom zu erzeugen. Der Ausbau des elektrischen Schienennetzes rückte wieder in den Fokus und wurde fortan forciert. In dessen Folge war ein erheblicher Bedarf an modernen E-Loks abzusehen. Bis auf die neu konstruierten E 11/E 42 besaß die DR zu diesem Zeitpunkt lediglich Altbau-E-Loks aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg.

Gut, dass die Reichsbahn auf diese Entwicklung, wenn auch ungewollt, schon vorbereitet war: Als die Konstruktion und Beschaffung der beiden DR-E-Lok-Baureihen E 11/E 42 lief, erkannte man bereits einen potentiellen Bedarf an einer sechsachsigen Lok für den schweren Güterzugdienst. Das Projekt wurde zwar nicht mit Hochdruck vorangetrieben, aber die Pläne wurden kontinuierlich weiterverfolgt und lagen quasi im Schreibtisch. Zwar wollte man mit den neuen E 11/E 42 auskommen und sie im Bedarfsfall in Doppeltraktion einsetzen, aber dieses Vorhaben erwies sich schnell als wenig zuverlässig, so dass etwa um 1970 der Beschluss folgte,

FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Ein schwerer Güterzug steht für 250 173 am 12. April 1991 bei Hosena auf dem Programm. Ihre Reichsbahnnummer wird sie bald verlieren.

die anfangs als E 51 projektierte sechsachsige Lok endgültig zu konstruieren und beim LEW (Lokomotivbau Elektrotechnische Werke Hans Beimler) Hennigsdorf bauen zu lassen.

Heinz Schnabel war bis 1977 Abteilungsleiter für Triebfahrzeugbetrieb und -unterhaltung bei der VES-M (Versuchs- und Entwicklungsstelle Maschinenwirtschaft) in Halle und deshalb eingeweiht in die Triebfahrzeugentwicklung der DR. Später stand er der Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft (HvM) vor und war somit Herr über alle Lokomotiven der DR. Er erinnert sich: „Die E 11/E 42 war mit ihren viermal 900 PS nicht kräftig genug, vor allem nicht für die schweren Kohlezüge in Mitteldeutschland. Die vorhandene Stückzahl an E 94 reichte einfach nicht aus.“ Um diese Baureihe herrschte ein regelrechter

23 Eisenschweine waren nicht genug

Verteilungskampf. „Die wurden in Zwickau im bergigen Terrain gebraucht, aber Halle/Leipzig benötigte ebenso Eisenschweine für die schweren Kohlependel“, so Schnabel weiter.

Das Pflichtenheft für die neue Baureihe war anspruchsvoll. So sollten 3000 Tonnen schwere Züge in der Ebene mit 95 km/h befördert werden können, und in einer Steigung von fünf Promille musste die Leistung noch für 1800 Tonnen bei derselben Geschwindigkeit ausreichen. Die Neukonstruktion sollte allerdings nicht nur im Güterverkehr Verwendung finden. Deshalb war eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h gefordert. Das war ausreichend für jeden Reisezug auf dem Netz der DR.

„Dann musste alles schnell gehen“, und Schnabel fügt noch an: „Deswegen hat man auf das Aussehen keinen großen Wert gelegt.“ Wozu auch? Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h ist



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

250 154 erreicht mit ihrem D-Zug am 4. Juni 1984 Schkopau. Erst die Einführung der Baureihen 212/243 verdrängte die 250 weitgehend aus dem Personenzugdienst.



FOTO: HENNING GOTHE

Den Block Azmannsdorf an der Strecke Erfurt – Weimar passiert 250 128 mit einem vergleichsweise kurzen Personenzug am 20. Juni 1981.



FOTO: DR/SLG. VGBAHN

Für den Führerstand der Baureihe 250 wurden zwar bedingt arbeitsmedizinische Richtlinien berücksichtigt, der große Wurf war er jedoch noch nicht.

eine stromlinienförmige Formgebung unnötig. Und der Container wurde unter der Direktive Zweckmäßigkeit entworfen. Wichtiger als ein gefälliges Aussehen waren Funktionalität, Zuverlässigkeit, Zugkraft oder etwa bessere Wartungsfreundlichkeit durch drei abnehmbare Dachhauben.

Tempo bei der Entwicklung war auch deshalb gefordert, weil der Güterverkehr auf der Schiene noch zunahm und die Züge immer schwerer wurden. Um eine Vorstellung vom DR-Güterverkehr zu erhalten, reicht es, zwei Zahlen aus dem Jahr 1985 zu vergleichen: Die DR beförderte in jenem Jahr 319,5 Millionen Tonnen. In der wesentlich größeren Bundesrepublik kam die Bundesbahn im selben Zeitraum auf nur 304,1 Millionen Tonnen.



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Am 23. Juli 1987 treffen sich in Dresden-Friedrichstadt mit 250 069 und 242 173 Vertreterinnen der zwei wichtigsten, neu entwickelten Güterzug-Baureihen der Deutschen Reichsbahn.

„Was die Reichsbahn trotz ihres engen Netzes leistete, war schon erstaunlich", bemerkt Schnabel. „Wir hatten ja keine andere Möglichkeit, als möglichst lange und schwere Züge zu fahren. Dafür brauchte man eben auch eine stärkere Lok. Da stand in den Fahrplänen teilweise, dass ein Zug nicht vor dem Signal zum Stehen kommen durfte, weil er sonst nicht mehr angefahren wäre."

Für solche Aufgaben war die 250 dringend notwendig, denn selbst eine funktionierende Doppeltraktion der E 42 war allein deshalb keine Lösung, weil man viel mehr Lokomotiven benötigt hätte. „Wir hatten ja auf den Kohleabfuhrstrecken Cottbus – Halle oder Halle – Leipzig mit nur 38 Kilometern oder runter ins Altenburger Land nach Espenhain oder bei den ganzen schweren Zügen aus dem Geiseltal

Immer länger, immer schwerer

echte Probleme. Wenn da mal eine Lok ausfiel oder ein Zug nicht pünktlich abfuhr, dann hatte das Auswirkungen auf den Fahrplan. Diese Trasse war weg und freie Trassen gab es nicht. Also hatten wir meistens einen Rückstau und das war schlecht", so der frühere Chef der HvM.

Die 250 durfte kein Fehlschlag werden, ihre Zuverlässigkeit war unabdingbar. Dies war der Hauptgrund, warum bei der Konzeption der 250 auch kein großes technisches Risiko eingegangen wurde. Zwar gab es eine thyristorgesteuerte Leistungselektronik zur stufenlosen Stellung der Zug- und Bremskraft, aber auf eine Netzrückspeisung verzichtete man. Die elektrodynamische Bremse war eine reine Wider-



FOTO: AXEL MEHNERT

Noch immer gehört die Baureihe 155 zu den Stammgästen im AW Dessau. DB Schenker kann auf den Container noch nicht verzichten.



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

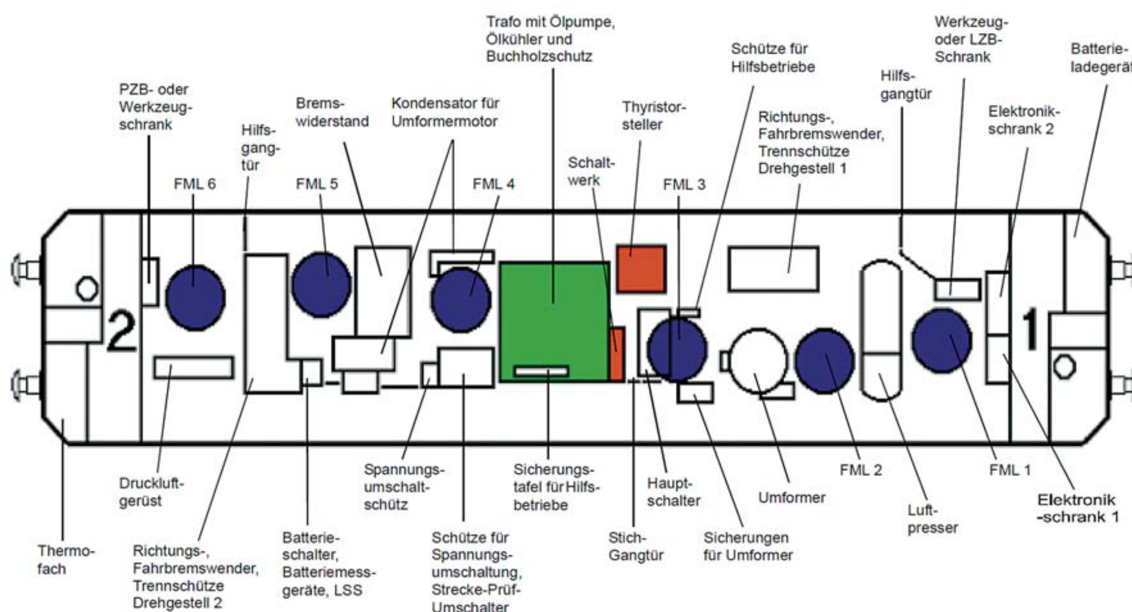
Der Container wird noch benötigt: Am 27. November 2012 unterzog sich diese 155 im Werk Dessau einer Hauptuntersuchung.

standsbremse. Dafür waren die elektrische und die pneumatische Bremse automatisch verbunden. Lenkergeführte Achslager sowie Tiefanlenkung des Drehzapfens waren Stand der Technik. Der LEW-Gummikegelringfederantrieb ermöglichte vollabgefederte Fahrmotoren und besaß die nötige Elastizität, um bei schweren Anfahrten Einbrennungen am Kommutator zu vermeiden.

„Bei der Bundesbahn war man damals aber schon weiter und experimentierte schon mit Leistungselektronik und Drehstromantrieben", erinnert sich Schnabel. Bei LEW orientierte man sich zwar ebenso immer nach vorne, aber man wollte bei der neuen Baureihe kein Risiko eingehen und ein Zukauf westlicher Technik war na-

Ein bisschen modern, ein bisschen alt

hezu ausgeschlossen. „So wurde aus der 250 ein Kompromiss aus teils moderner Leistungssteuerung, aber noch größtenteils herkömmlicher, bewährter Technologie", resümiert der einstige HvM-Chef. „Die 250 ist dem Lastenproblem, das die Reichsbahn mit ihren 2000 bis 3000 Tonnen schweren Zügen hatte, gerecht geworden. Sie konnte auch elektrodynamisch bremsen. Aber es war eben ein bisschen aufgefrischte alte Technik. Sie hatte zwar kein Nockenschaltwerk mehr, aber alleine schon die Führerstandsgestaltung war nicht zeitgemäß. Da gab es Bedienelemente, die waren beinahe auf der linken Seite", mokiert sich Schnabel. „Um die zu erreichen, musste man fast aufstehen. So breit wie die Lok war, so breit waren die Instrumente verteilt. Bei der 250 hat aber noch kein Hahn danach gekräht." Erst mit der 212/243 wurde bei der DR ein wirklich ergonomischer Arbeitsplatz für den Triebfahrzeugführer eingeführt.



Ein Blick von oben zeigt die Anordnung der wichtigsten Aggregate innerhalb der 250.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

155 223 zieht am 18. März 2008 bei Ehlheim einen Zug mit nagelneuen Audis. Bemerkenswert ist das Altmühl-Hochwasser.

Drei Prototypen lieferte LEW im Jahr 1974. 250 003 feierte Premiere auf der Leipziger Frühjahrsausstellung. Dort beeindruckte das jüngste Modell der DR das Fachpublikum mit seinem stattlichen Gewicht von 123 Tonnen, einer Stundenleistung von 5400 kW und einer Anfahrzugkraft von beachtlichen 480 kN. Die beiden anderen Test-Lokomotiven folgten im August. „Das lief ja immer so. Es wurden zwischen drei und fünf Baumuster gemacht. Eines oder zwei bekam dann die VES-M und der Rest ging in den Betriebsdienst. Normalerweise trägt man nach fünf Jahren die Ergebnisse zusammen. Die meisten Bauartänderungen kommen ja in dieser Zeit der praktischen Erprobung", erzählt Schnabel. Bei der 250 drückte die DR jedoch aufs Tempo. Der Serienbau begann bereits drei Jahre später, nachdem sich die drei Prototypen bewährt hatten. Die Erfahrungen waren gut, „bis auf die Bedienung", so der ehemalige HvM-Leiter. Die Arbeitsplatzgestaltung sei hundsmiserabel gewesen und doch kamen die Lokführer in den Genuss einiger Verbesserungen im Arbeitsalltag: Die Wärme-Isolation wurde verbessert, der Führerstand aus dem Maschinenraum betreten, somit Zugluft vermieden, und auch Bequemlichkeiten wie ein Waschbecken sowie eine Warmhalte-/Kühleinheit waren vorgesehen.

Drei Prototypen im harten Testeinsatz

Die drei Prototypen kamen zum Bw Halle P und wurden umgehend einer intensiven Erprobung unterzogen. Dazu gehörten neben dem Betriebsdienst auch Aufgleis- und Abschlepperprobungen, ebenso eine Probezerlegung. Die VES-M in Halle (Saale) unternahm mit 250 002 ein umfangreiches Messprogramm und ließ die Lokomotive im Jahr 1977 gar für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h umbauen.

Die überwiegend guten Resultate aus dem Probebetrieb führten zu einer baldigen Bestellung von zunächst 35 Lokomotiven, die ab 1977 zur DR gelangten. Zur selben Zeit wurde der Ausbau des elektrifizierten Netzes bei der DR stringent vorangetrieben. Immer mehr Streckenkilometer wa-



FOTOS (2): MARCUS HENSCHEL

Längst im Westen angekommen: 155 036 in Bochum-Nord am 21. Dezember 2010.

Macht sich gut vor klassischer Kulisse: Am 22. Februar 2011 trifft 155 219 in Wuppertal-Oberbarmen auf die legendäre Schwebebahn.

ren vom Fahrdraht überspannt, so dass die 250 in immer größerer Anzahl benötigt wurden.

Im Vergleich zu den Prototypen erfuhren die Serienloks einige äußerliche Veränderungen. So wurden die Frontscheiben deutlich verkleinert und das dritte Spitzenlicht verlor seinen angestammten Platz unterhalb des Daches. Auch die Seiten sahen anders aus, die Sicken reichten nun bis zur Dachkante. Die ausgelieferten Container gingen zunächst überwiegend nach Halle und Dresden. Dort übernahmen sie umgehend Pläne, die zuvor von E 42 belegt waren. Aber auch im Personenverkehr waren die 250 häufig anzutreffen, was laut Heinz Schnabel vor allem dem Schließen von Fahrplanlücken geschuldet gewesen sei. Benötigt wurden die Loks in erster Linie im Güterverkehr. Schnell wurden weitere Sechsachser in Hennigsdorf nachgeordert, und so brachten es die 250 bis zum Jahr 1984 auf insgesamt sieben Lieferserien und eine Gesamtzahl von 273 Maschinen.

Auch wenn das elektrifizierte Netz der DR im Jahr 1989 bereits bis weit in den Norden reichte, waren die 250 vor allem im hügeligen Süden und in der Mitte Deutschlands gefordert und bewährten sich tadellos.

Die Wiedervereinigung brachte auch für die Baureihe 250 gravierende Veränderungen. Der zusammenbrechende Güterverkehr nach dem November 1989 führte zur vorübergehenden Abstellung zahlreicher Exemplare des Containers. Auch wenn der Zusammenschluss beider deutschen Bahnen noch vier Jahre auf sich warten ließ, war er seit dem Zeitpunkt der Wiedervereinigung absehbar. Schon in den frühen 90er-Jahren schielte die Bundesbahn nach den DR-Kraftpaketen und mietete bald die ersten 250 an, die mit Indusi (PZB 80) nachgerüstet wurden und schnell auf der Frankenwaldrampe zum Einsatz kamen. Diese Maschinen erhielten

FOTO: AXEL MEHNERT



DR-Kraftprotz mit DB-Wagen: 155 193 erreicht am 15. September 1993 mit einem Interregio Zwickau.



Mit einem beeindruckenden Röhren-Ganzzug ist 155 228 am 11. März 2008 bei Priort im Westen von Berlin unterwegs.

FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Bei der MEG ist die Baureihe 155 schon länger im Einsatz. Zwar gilt die MEG als privates EVU, aber die DB AG ist an ihr beteiligt. Am 30. Mai ist MEG-705 (Ex-155 196) bei Buna-Böhlen unterwegs.



FOTO: HELMUT SANGMEISTER

umgehend die neue Baureihenbezeichnung 155, die ab 1. Januar 1992 für alle 273 Loks galt. Zu Testzwecken fuhr selbst bei der Schweizerischen Südostbahn (SOB) mit 155 252 für einige Zeit ein Container.

Die 155 wurden nach der Gründung der DB AG im Jahr 1994 schnell in weiten Teilen der Republik heimisch. Einer der ersten Neu-Standorte außerhalb des DR-Territoriums neben Nürnberg war Mannheim. Dort wurden 40 Maschinen beheimatet,

Die unverwüstliche Baureihe 155

die für den Verkehr auf der Rheintalbahn zwischen Offenburg und Basel sogar mit der LZB-Weiterentwicklung CIR-ELKE (**C**omputer **I**ntegrated **R**ailroading – **E**rhöhung der **L**eistungsfähigkeit im **K**ernnetz der **E**isenbahn) nachgerüstet wurden.

Gegen Ende der 1990er-Jahre schien es der Baureihe 155 jedoch zügig an den Kragen zu gehen. Der Container hatte vor allem im Westen nicht allzu viele Freunde, obwohl die Loks teils nicht viel älter als zehn Jahre waren. Trotz ihrer Jugend basierten die 155 auf inzwischen veralterter Technik, und es begann die Zeit, als Drehstromlokomotiven massiv auf die Gleise drängten. Sechsachsige Loks waren zudem von Hause aus unbeliebt, da ihnen der Ruf der Gleisschädigung vorauseilte, und die Ersatzteilversorgung für die 155 wurde schwieriger. LEW gab es nicht mehr. Die DR-Sechsachser erwiesen sich jedoch als zäh und ließen sich nicht so leicht verdrängen. Eine boomende Wirtschaft und verspätete Ablieferungen bei neuen Loks wirkten stark lebensverlängernd.

Inzwischen hat es dennoch zahlreiche Exemplare erwischt. Sie mussten den Weg des Alteisens nehmen. Immerhin existieren noch knapp 200 Lokomotiven und die ersten 155 sind bei privaten EVU (Eisenbahn-Verkehrs-Unternehmen) im Einsatz. Den Anfang machte die MEG mit vier Lokomotiven und auch die Press nennt inzwischen einen Container ihr Eigen. □

Stefan Alkofer



„Das blaue Wunder“: Mit 155 145 hat die Press als erste DB AG-unabhängige private Bahngesellschaft eine 155 erworben.

FOTO: HELMUT SANGMEISTER

Eisenbahn-Romantik-Video-Express
Das tolle Unterhaltungspaket



Inzwischen hat Hagen von Ortloff die 129. Folge der erfolgreichen Serie Video-Express vorgestellt. Dieser DVD-Videofilm (Laufzeit ca. 130 Minuten) bildet zusammen mit der farbigen Zeitschrift ZÜGE ein einzigartig spannendes und informatives Paket – und das zu einem besonders attraktiven Preis!

Eisenbahn-Romantik-Video-Express 129

Die Zeitschrift: Erinnerungen an die legendäre Baureihe 194 • Abschied: Vor einem Jahr kam das Ende der Super-Ludmillas, der Baureihe 241. Ein Rückblick • 01-Spektakel: Rund um die Schiefe Ebene zeigten 01er, was in ihnen steckt: mächtig Dampf! • Lückenfüller: Kleine Basteleien mit großer Wirkung. So werden freie Flächen auf der H0-Anlage sinnvoll belegt.

Die DVD: Ludmilla-Einsätze im Skandinavien-Verkehr • Dampflokfest auf Rügen • DEV • Gleisbau mit drei V 200.1 • Mottenkiste: Marschbahn mit 03 • 99 1787 mit Zittauer GmP • Red-Bull-Zug • 103 235 • Letzte Einsätze 194 158

Video-Express plus ZÜGE im Set
Bestell-Nr. 8129 • € 15,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich direkt bei:

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • ER-Video-Express • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 0 • Fax 0 81 41/5 34 81 100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de
Oder im gut sortierten Fachhandel

Eisenbahn Romantik Züge

Schnupperausgabe für nur € 5,–
bei info@riogrande.de oder Tel. 07 61/6 96 60 43



Set Eisenbahn-Romantik-Video-Express 99
Härtsfeldbahn • Dampfroß im IC-Einsatz • 100 Jahre Bombardier • Altbau-IVK in Zittau • Umbau BR 120 • Plangüterzug mit BR 41 • Umleiter-IC auf der Murrbahn • Glück-auf-Schranke in Fürth
Best.-Nr. 8099 • € 5,-

❑ **Ja**, ich bestelle hiermit die Schnupperausgabe VE 99 zum Preis von nur € 5,-. Wenn ich nicht widerspreche, erhalte ich den Video-Express ab der nächsten aktuellen Ausgabe zum Abo-Sonderpreis von € 12,75 pro Ausgabe 6 x jährlich frei Haus zugesandt.

❑ **Ja**, ich bestelle hiermit das Set Video-Express 129 zum Preis von € 15,95 (+Versandkosten)

Meine Adresse:

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

LKZ, PLZ, Ort

Telefon-Nr.

Geburtsdatum

E-Mail

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

❍ **Per Lastschrift**

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch)

Bankleitzahl

Bankinstitut

❍ **Per Rechnung**

Obige Abobestellung (Schnupperausgabe) kann ich innerhalb von 2 Wochen nach Eingang der Testausgabe bei der VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Postfach 5324, D-79020 Freiburg, Fax 0761/66310 schriftlich widerrufen. Rechtzeitiges Absenden genügt.

Datum, Unterschrift

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und einsenden an VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81 0, Fax 0 81 41/5 34 81 100, E-Mail: bestellung@vgbahn.de, www.eisenbahn-romantik-club.de



Das Anheben der Straßen- und Schienenhubbrücke begeisterte die Teilnehmer.

Der Abschluss fand auf dem Gelände der Historischen Eisenbahn Mannheim e.V. statt.



Normalerweise finden Hafenrundfahrten mit einem Schiff statt. Doch in Mannheim fährt man Schienenbus.

Mit dem MEB unterwegs

Ein eindrucksvolles Erlebnis, nicht nur für hartgesottene Eisenbahnfans, sind die zweimal jährlich stattfindenden Hafenrundfahrten der Historischen Eisenbahn Mannheim e.V. Das wissen auch viele der Fahrgäste, weshalb diese Erlebnistouren oftmals bis zu einem halben Jahr vor dem jeweiligen Termin ausgebucht sind. Am 25. Oktober 2014 nutzte eine kleine Gruppe von MEB-Lesern die Chance, an der spannenden Reise teilzunehmen. Der geführte Ausflug begann am frühen Vormittag in Stuttgart. Mit Regionalzügen erreichten wir pünktlich den Mannheimer Hauptbahnhof. Dort erfolgte der Umstieg in die dreiteilige Schienenbusgarnitur der Pfalzbahn, die von Geschäftsführer Klaus Ulshöfer sicher über die umfangreichen Gleisanlagen gesteuert wurde. Zahlreiche Fotohalte und das Heben und Senken der Diffenébrücke sowie die Moderation durch den Eisenbahnverein ließen keine Langeweile aufkommen. Nach dem Befahren der Gleisanlagen fand die Veranstaltung auf dem Vereinsgelände in Mannheim-Friedrichsfeld ihren Abschluss. Wer auf eigene Faust an einer Hafenrundfahrt teilnehmen möchte, erhält unter www.historische-eisenbahn-ma.de oder telefonisch unter (0621) 4825374 weiterführende Infos. Die MEB-Leserreisen werden auch 2015 angeboten. In Planung ist zurzeit die Besichtigung des HKM-Stahlwerks in Duisburg. □

Korbinian Fleischer



FOTOS: FLEISCHER

MEB-Tour am Sa., 13. Dez. 2014:
Besuchen Sie mit uns die **Modellbahnwelt Odenwald**, die schönste und größte H0-Schauanlage Süddeutschlands auf über 2300 Quadratmetern mit 9000 Metern Gleisen, 1200 Weichen und 400 betriebsbereiten Zügen. Neben der Deutschland-Anlage, gibt es auch eindrucksvolle Strecken mit Vorbildern aus Österreich, der Schweiz oder den USA, und nicht zu vergessen: den weltgrößten Miniatur-Kirmes mit über 35 000 LED.

Unsere Abfahrtszeiten:
Koblenz 7.54 Uhr, Gleis 8, VIA 25009
Rüdesheim 8.53 Uhr, Gleis 2, VIA 25009
Wiesbaden 9.38 Uhr, Gleis 7, RB 15709
Mainz 9.50 Uhr, Gleis 4a, RB 15709
Darmstadt 10.30 Uhr, Gleis 10, RB 15351
Weinheim 11.51 Uhr, Gleis 6, RB 28321

Es sind noch Plätze frei, weitere Haltebahnhöfe auf Anfrage. Treffpunkt jeweils bei der ersten Tür an der Zugspitze.
Unkostenbeitrag: 24,50 Euro, Kinder bis 16 Jahre dürfen umsonst mitfahren.

Anmeldungen und Informationen:
bei Korbinian Fleischer (Redaktion MEB) unter Tel. (08141) 53481-245 oder E-Mail: reise@modelleisenbahner.de

In der Mai-Ausgabe riefen wir zur Foto-Jagd auf die aktuell verkehrende 101 102 im Vedes-Jubiläumsdesign „Hier ist der Spaß am Zug“ auf. Die Sieger stehen nun fest.

Spaß am Bild





„Seit neun Monaten tourt unsere auffällige Vedes-Jubiläumslok kreuz und quer durchs Land. Die farbenfrohe Lok ist ein Hingucker und sorgt überall für Aufsehen, was die vielen Bild-Einsendungen aus den unterschiedlichsten Regionen bestätigen. Wir freuen uns sehr über das rege Interesse – auch an unserem H0-Sondermodell im exklusiven 110-Jahre-Design, mit welchem die beiden Siegerfotos des MEB-Fotowettbewerbs prämiert werden und von dem es noch wenige zu kaufen gibt“, freut sich Rainer Schwinghoff, der im Vedes-Einkauf den Bereich „Modellbahn&-bau“ leitet. Dem kann die MEB-Redaktion nur beipflichten, sie wünscht den beiden Gewinnern viel Spaß mit den markanten H0-Rennern. □ *Stefan Alkofer*

1. Platz: Strahlkraft

Helmut Sangmeister gelang das Foto von 101 102, als sie mit dem IC 2252 aus Leipzig kam, am 28. Februar 2014 bei Weißenfels.



2. Platz: Die Goldene Mitte

Am 13. Mai 2014 überquerte 101 102 mit ihrem IC kurz vor dem Erreichen des Hamburger Hauptbahnhofs die mittlere Süderelbbrücke. Philipp Ernst lichtete sie dabei ab.

Blickfang aus Göppingen

Helmut Sangmeister und Philipp Ernst können sich schon auf je eine 101 102 in bekannter Märklin-Qualität freuen.



Einsteiger-Lok

Betrifft: „Die Ungekrönten“, Heft 12/2014

Die 93 oder wie wir sagten, das „hässliche Preußlein“, hat es wirklich verdient, einmal groß erwähnt zu werden, zumal ich weiß, wovon ich rede. Eigentlich wäre der Name „fleißiges, unbequemes Schaukelpferdchen“ angebrachter gewesen. Als ich 1960 im Bw Saalfeld anfing, waren die 93 überall zugange. Alle Außenstellen beherbergten sie. Der Weg zu den großen Einheitsloks führte damals immer über



die 93 oder generell über die alten Preußen. Es herrschte die Meinung vor, wer eine 93 oder 38 schippen kann, kommt auch mit all den großen Loks im Bw zurecht. Damals waren die Starloks, der Traum jedes Heizers oder Lokführers, die 41 und dann die 44.

Es war oft ein harter Kampf, mit der 93 über die Berge des landschaftlich herrlichen Thüringer Waldes zu kommen – egal ob über Unterloquitz oder auch hintenrum von Tripptis aus hoch nach Lobenstein. Für mich war aber die Schwarzatalbahn eine der größten Herausforderungen, nach Katzhütte und zurück. Spannend war es bis zum Erreichen des Brechpunktes von Bechstedt-Trippstein oder eben von Schwarzburg her. Wenn dieser in Sicht kam, entlud sich die Anspannung sofort. Der Meister warf fix den auf der rechten Seite befindlichen Injektor an, um einen sicheren Wasserstand für die Gefällefahrt zu haben. Da war der Dampfdruck erst mal nicht ganz so wichtig. Endlos konnte der Meister den Druck jedoch keinesfalls senken, sonst blieb die Luftpumpe stehen. Reichlich Luft wurde allerdings für die Talfahrt zum Bremsen benötigt. Zusätzliche Probleme gab es natürlich bei schlechtem Wetter, besonders im Herbst, wenn Laub die Schienen bedeckte. Oder aber auch, wenn ein auf Schabernack gebürstetes Personal mit der Heißdampfölkanne durch das Spritzschlauch-Bodenloch der 93 listig Öl genau auf den Schienenkopf laufen ließ, was den Meister des folgenden Zuges mitunter zur Verzweiflung bringen konnte. Mich persönlich störte an der 93 vor allem der üppige Werkzeugkasten auf der Heizer-Seite.

Ralf Göhl, E-Mail

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE“,
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Freiwilliger Verzicht

Betrifft: „Standpunkt“, Heft 11/2014

Vor einiger Zeit war im MODELLEISENBAHNER ein Aufruf gedruckt, wo es darum ging, Fotos von der eigenen Modellbahnanlage einzusenden. Davon habe ich Abstand genommen, weil es keinen Spaß macht, sich mit erbsen- bzw. nietenzählenden Perfektionisten zu messen, die nicht in der Lage sind oder sein wollen, auch ganz normale Modellbahnanlagen zu respektieren oder wenigstens zu akzeptieren. Vermutlich bin ich einer von vielen, die ihr Hobby nach den persönlichen Vorstellungen und Möglichkeiten betreiben, ohne selbst auferlegtem Druck, ohne Drang nach Perfektion.

Und kaum zu glauben, so eine Hobby-/Spielmodellbahn macht richtig Spaß. Schade, dass es scheinbar überall nur noch um das Maximale geht.

Jürgen Schwendner, E-Mail

Sie ist von Minitrix!

Betrifft: „Schöner alter Hobel“, Heft 12/2014

Bei dem Artikel schwebte dem Autor vielleicht schon sein zweites Projekt (BR 55) im Kopf herum? Denn die Info, dass es sich um ein Fleischmann-Modell handelt, ist falsch. Vielmehr wurde das Minitrix-Modell der BR 57 in Kur genommen. Den Bericht finde ich dennoch sehr informativ und er reizt zum Nachbauen. Immerhin ist der MODELLEISENBAHNER eine der wenigen Modellbahn-Zeitschriften, wo die Spurweite N noch Erwähnung findet. Weiter so! *Klaus Kosack, E-Mail*

Im letzten Abendlicht präsentiert sich 50 3570 auf der 23 Meter langen Drehscheibe vor dem mehr als 120 Jahre alten Lokschuppen II des Bw Wittenberge.



Glücksfall Wittenberge

Vor wenigen Jahren verhalfen glückliche Umstände Wittenberge zu einem repräsentativen Eisenbahnmuseum und einer neuen Attraktion für die Region.



Am Nachmittag zeigen sich die für die Altmark und die Prignitz typischen Loks am Lokschuppen II. Gleis 1 bis 3 besitzen restaurierte Flügeltore, während alle Tore ab Gleis 4 mit Aluminiumrollos ausgestattet sind. Bis auf die betriebsfähige 50 3570 sind alle anderen Lokomotiven Ausstellungsstücke.


Vom Führerstand der 118 692 hat man einen guten Überblick. Der bekannte Autor, Verleger und frühere MEB-Redakteur Dirk Endisch mimte fürs Foto den Lokführer.



Zu den wichtigsten Aufgaben beim Dampflok-Unterhalt gehören das Abschmieren und Ölen.

Aufgrund der schlechten Substanz der Gebäude und Gleisanlagen im Bw Salzwedel (Sachsen-Anhalt) und der hohen Miete, die für einen kleinen Verein kaum zu stemmen ist, war man dort nach erfolglosem Versuch eines Kaufantrags in 2005 gezwungen, einen neuen Standort für die vereinseigenen Fahrzeuge zu suchen.

Von dieser aussichtslosen Lage erfuhren 2009 Lokalpolitiker im 52 Kilometer entfernten Wittenberge (Brandenburg), die zur gleichen Zeit eine sinnvolle Nutzung für das denkmalgeschützte Bahngelände des örtlichen Bahnbetriebswerks anstrebten. Ein Glücksfall für den Salzwedeler Verein, und so beschlossen dessen rund 70 Mitglieder im Juni 2009 einstimmig den Umzug in dieses nahe gelegene Bw, um dort die ehrenamtlichen Tätigkeiten fortzusetzen. Nach einer grundlegenden Sanierung des mehr als 120 Jahre alten Lokschuppens II, wurden am 12. Juli 2011 die Weichen für den Umzug von Salzwedel nach Wittenberge gestellt. Am 26. Oktober 2012 übergab die Stadt Wittenberge als Eigentümerin nach 14 Monaten Bauzeit das neue Eisenbahnmuseum an die Vereine Dampflokfreunde Salzwedel e.V. und Historischer Lokschuppen Wittenberge e.V. Damit endete der fast 15-jährige Dornröschenschlaf des Bw Wittenberge.



Als Dauerleihgabe und Vertreterin einer landestypischen Bauart passt die äußerlich aufgearbeitete 118 692 hervorragend in das Museumskonzept des Bw Wittenberge.

Eine Kleingruppe von engagierten Fotografen und Videofilmern konnte am 1. November 2014 einen Tag im Bw miterleben. Dabei durchlief die unter Dampf stehende 50 3570, eine echte Wittenbergerin, die bis 1987 im Einsatz stand, wie zu Betriebszeiten der DR die verschiedenen Stationen des Bahnbetriebswerks.

Voller Stolz und mit viel Spaß an der Sache wurden die Maschinen vorgeführt, die es zu erhalten gilt. In Wittenberge überzeugt vor allem das Museumskonzept: der Erhalt regionaltypischer Lokomotiven für die Nachwelt. ☐ *Frank Zarges/al*



FOTOS: FRANK ZARGES

Welcher Besucher hat schon die Gelegenheit, von einer Untersuchungsgrube aus gleich zwei Dampfloks aufs Bild zu bekommen? Die nicht betriebsfähige 50 3682 (links) und 50 3570.

www.eisenbahnmuseum-falkenberg.de

Museum am Bahnknoten

Das Eisenbahnmuseum in Falkenberg (Elster) bietet im Netz viele Informationen.

■ Reisenden ist der Bahnhof Falkenberg (Elster) mitunter geläufig, weil man dort regelmäßig umsteigen muss. Unter Eisenbahnfreunden ist auch die Loksammlung Falz auf dem alten Bw-Gelände bekannt. Eigentlich interessanter, aber bis auf die Denkmallok 52 5679 fahrzeugfrei, ist das Brandenburgische Eisenbahnmuseum Falkenberg (Elster). Die Anfänge zum Aufbau eines Eisenbahnmuseums gab es bereits um 1980. Im ehemaligen Bw Falkenberg begannen engagierte Eisenbahner der Deutschen Reichsbahn mit der Einrichtung eines „Technischen Kabinetts“ zur Darstellung der Eisenbahngeschichte der Region. Nach jahrelangen Verhandlungen mit dem Immobilienbereich der DB AG können die Räumlichkeiten der ehemaligen Kantine des Bahnbetriebswerks nun seit 2006 zu akzeptablen Mietbedingungen genutzt werden.

www.westmuensterlandbahn.de

Direkter Zugriff

Eine strukturierte Bildersammlung aus dem Münsterland lohnt das Stöbern.

■ Eine Fülle von Fotos bietet die Webseite von Bernd Bastisch, die nun auch direkt erreichbar ist. Bislang war ein Umweg über die Seite www.angertalbahn.net erforderlich, die ebenfalls von ihm betrieben wird. Behandelt werden Ereignisse der letzten Jahre in Coesfeld, Dülmen und Umgebung. Auf der Startseite finden sich zahlreiche Links zu den einzelnen Rubriken. Die jeweiligen Kapitel bestehen meist aus Bildern sowie Bildunterschriften und sind einfach und übersichtlich, Forenbeiträgen nicht unähnlich, gestaltet. Anhand einer langen Update-Liste können Ergänzungen und neue Einträge schnell gefunden werden. Die Übersicht findet man im Impressum der Internetseite.

www.bahnbetriebswerk-zittau.de



Im Dreiländereck

Das Bw Zittau hatte einst große Bedeutung für die Eisenbahn im östlichen Sachsen.

■ Die Stadt Zittau liegt im Dreiländereck zu Polen und Tschechien. Neben den geographischen Besonderheiten kann die Stadt mit einem reizvollen Umland aufwarten, das von mehreren Eisenbahnstrecken erschlossen wird. Das kleine, aber feine Bahnbetriebswerk, angeordnet auf engstem Raum, hielt jahrzehntelang einen abwechslungsreichen Fahrzeugpark vor, und das sogar auf zwei verschiedenen Spurweiten. Die Betreiber der Internetseiten, Ronny Arlt und Roger Peter, portraitieren das Bahnbetriebswerk (Bw) ausführlich und stellen auch fast vergessene Tatsachen vor, beispielsweise das betriebliche Vorschlagswesen (Bw-Neuererwesen). Der Besuch der Seiten macht Freude – nicht zuletzt, weil die Informationen und Fotos grafisch ansprechend präsentiert werden. Nicht zu kurz kommen dabei die Statistik-Daten zur Lokomotivstationierung und einige Ergänzungen zur Lokwerkstatt Pethau und der bekannten Zittauer Schmalspurbahn.

www.bahnhof-gotha.etielle.de

Warten auf bessere Zeiten

Der Bahnhof Gotha präsentiert sich in einem traurigen Zustand.

■ Die meisten Bahnhöfe der Deutschen Bahn AG haben es nicht leicht. Auch Gothas Hauptbahnhof hat unter Desinteresse und den massiven Sparzwängen zu leiden. Vor über 150 Jahren war das anders. Gotha war damals eine aufstrebende und sehr wohlhabende Residenzstadt. Zahlreiche Industriebetriebe schossen aus dem Boden, und die Einwohnerzahl der Kleinstadt mit etwa 15 000 Menschen verdoppelte sich binnen kürzester Zeit. Der Bedarf an Mobilität, die damals noch nicht so genannt wurde, stieg nicht nur im Herzogtum Sachsen-Coburg und Gotha außerordentlich an. Jeder wollte Anschluss an das neue Verkehrsmittel Eisenbahn und auch mit einem prächtigen Empfangsgebäude die Vorbeireisenden beeindrucken. Auch heute noch ist Gotha gut mit der Eisenbahn zu erreichen. Selbst die ICE-Züge der Linie Frankfurt (Main) – Dresden legen hier einen Halt ein. Doch wer die modernen Bahnsteige verlässt, landet automatisch in einem von Vandalismus gekennzeichneten Gebäudekomplex, dem man seine einst wichtige Bedeutung immer noch ansieht. Stefan Christian Hoja hat diesem Bahnhof (man möchte das Wort Schandfleck eigentlich nicht verwenden) ein paar Seiten im weltweiten Netz eingerichtet, die neben historischen Bildern auch ein paar Daten zur Geschichte liefern.

Zeitreise ins östliche Westfalen

Bernard Huguenin, Karl Fischer: Altenbeken – Klassiker der Eisenbahn. 1980er-Jahre, 1970er-Jahre. Eigenverlag Modellbundesbahn, Brakel 2014. ISBN 978-3-00-047089-9, 264 S., 38 Sw-, 191 Farbabbildungen; Preis: 54,90 Euro.



◗ Wer glaubte, mit dem Erscheinen der vom selben Autoren-Duo verfassten Chronik zu 160 Jahren Altenbeken sei nun wirklich alles über das ostwestfälische Eisenbahnzentrum geschrieben, (wieder)entdeckt und zurechtgerückt worden, der sieht sich beim Lesen dieses ebenfalls opulenten zweiten Bandes schnell eines Besseren belehrt. Selten wurden zudem technische, ökonomische und betriebsdienstliche Kenntnisse auch sprachlich so authentisch und lebendig vermittelt wie in diesem, seinen Preis werten Nachfolgewerk. Gleispläne und exzellente Zeichnungen in 1:87 sowie 1:160 bieten überdies Anregungen für die Modellumsetzung und stehen der mit wenigen Ausnahmen qualitativ hochwertigen Fotowiedergabe nicht nach. *hc*

***Fazit:* Erlebte Geschichte, aus Eisenbahnersicht erzählt**

Erinnerungen an die Dampf-Zeit

Dr. Rolf Brüning: Mit Dampf auf der Nord-Süd-Strecke zwischen Main und Fulda. DGEG-Medien GmbH, Hövelhof. ISBN 978-3-937189-82-6, 132 Seiten, 150 Farbabbildungen; Preis: 27,80 Euro.



◗ Ein wenig irreführend ist der Buchtitel des neuen Bandes aus der DGEG-Reihe, denn Dr. Brünings Farbbilder zeigen nicht ausschließlich imposante Dampfloks. Gerade im Kapitel über die Strecke Frankfurt – Bebra haben sich etliche Diesel- und E-Loks zwischen die schwarzen Maschinen geschlichen. Dies lockert die Lektüre angenehm auf, sind doch auch Raritäten unter den bunten Loks aufzuspüren, etwa die kleine VL 12 der Gelnhäuser Kreisbahn. Gerade die Entdeckung der vielen kleineren Motive neben den Schienensträngen macht den Reiz dieses Bildbandes aus, sei es ein Behelfsstellwerk oder ein alter Gepäckkarren. Auch ein näherer Blick auf die Zuggarnituren ist lohnenswert. Leider wurde der Grünstich nicht bei allen Aufnahmen beseitigt. *abp*

***Fazit:* Instruktive Farbbilder aus längst vergangenen Zeiten**

Am 3. Mai 2003 zeigt die historische Ae 3/6 I 10700 auf einer Rundfahrt ab Bern zwischen Kerzers und Gümmenen ihre Antriebsseite.

Die Einheitslokomotive Ae 3/6 I mit ihrer charakteristischen Form prägte zusammen mit der Ae 4/7 70 Jahre lang als eine der erfolgreichsten Lokserien der SBB das Schweizer Bahnbild.

Drei-Sechs Eins

In drei Losen orderten die SBB insgesamt 114 Maschinen der Ae 3/6 I. Sie war die meistgebaute Schweizer E-Lok mit der Achsfolge 2'Co1', meist einfach „Drei-Sechs Eins" genannt. Den mechanischen Teil für alle Ae 3/6 I lieferte die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM), während für die elektrische Ausrüstung Brown Boveri & Cie Baden (BBC) verantwortlich zeichnete. An Ausrüstung und Montage wurden auch die Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) mit 26 Maschinen und die Société Anonyme des Ateliers de Sécheron, Genève (SAAS) mit zwei Maschinen beteiligt. Wegen der langen Beschaffungszeit unterschieden sich die Personen- und Schnellzugloks technisch und im Erscheinungsbild.

Die ersten 26 Loks wurden mit den Nummern 10301 - 10326 abgeliefert, aber ab 1925 in 10601 - 10626 umgezeichnet. Besonders attraktiv dürften die ersten vier Maschinen in Braun und mit gelben Zierstreifen gewesen sein. Der grüne Farbanstrich wurde ab 1928 eingeführt, wobei die 10714 als Letzte erst 1956 ergrünte.

Durch den BBC-Einzelachsantrieb ergab sich bei der Konstruktion eine Asymmetrie. In der Längsrichtung musste der Transformator aus Platzgründen vor den drei Motoren platziert werden. Damit wurde ein zweiachsiges Laufdrehgestell nötig. Auf der anderen Seite genügte eine Bisselachse. In der Querrichtung wurden zum Gewichtsausgleich der einseitigen An-



Ae 3/6 I 10601 war am 17. Mai 1997 in Baden abgestellt. Das Vorbild des Piko-Modells (siehe Seite 72) zeigt die ursprünglichen kurzen Vordächer.

triebsanordnung die elektrischen Apparate auf der Gegenseite platziert. Man unterscheidet deshalb zwischen der Antriebsseite, von außen sichtbar durch die Verschalung der Getriebe und die Fenster in der Seitenwand, sowie der Apparateseite mit den Revisionsklappen und Ölkühlrohren. Im Vorbau über der Bisselachse wurde der Luftpresser untergebracht, der Vorbau über dem Drehgestell diente als Werkzeugkasten.

Ab Fabrik wurden die Ae 3/6 I in die Depots Bern, Lausanne, Zürich und Rorschach geliefert, später kamen sie auch nach Brugg, Winterthur, Olten, Sargans

In Längs- und Querrichtung eine asymmetrische Lok

und Lausanne. Der Einsatz erfolgte praktisch auf allen Strecken im Personen- wie auch im Güterverkehr, jedoch nicht auf der Gotthard-Strecke.

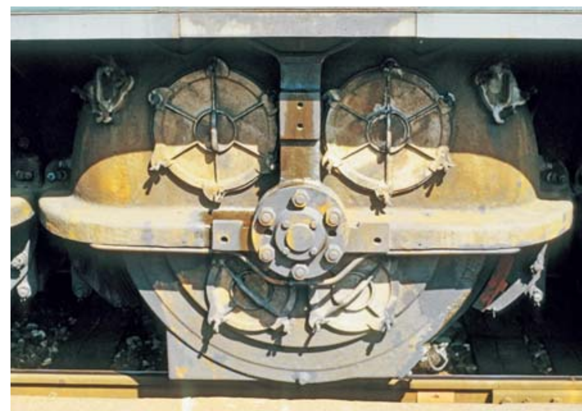
Äußerlich unterschieden sich die Loks vor allem an den Führerständen. Die ersten 16 Maschinen erhielten einen kurzen Dachvorsprung über den Fenstern, die weiteren des ersten und zweiten Loses dann Sonnenblenden über den Fenstern. Die dritte Bauserie zeichnete sich durch einen größeren Dachvorsprung aus.

Im Verlauf der Zeit erfuhren die „Drei-Sechs Eins" weitere Änderungen. Ab 1950 wurden die Übergangsbleche entfernt und ab 1955, um die Lokführer vor Durchzug zu schützen, die Seitentüren auf der Führerseite verschlossen, dazu die Griffstangen gelb gestrichen. Von der ab 1964 geplanten Modernisierung wurden die als lahme Enten bekannten 36 Maschinen des ersten Loses ausgenommen. Das Programm umfasste unter anderem den Einbau von Düsenlüftungsgittern an einigen Loks, die zeitweise Entfernung eines Stromabnehmers sowie neue Stirnlampen.

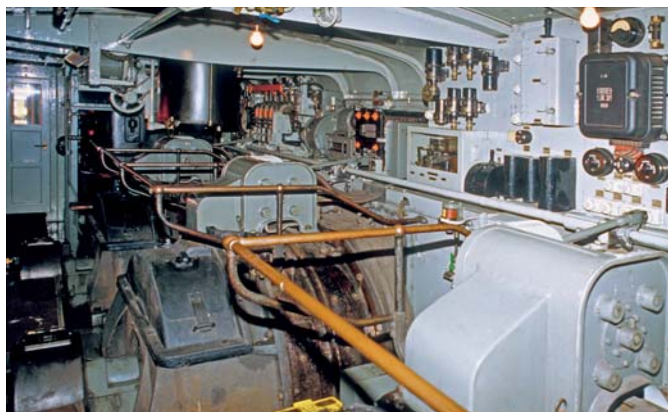
Für die Nummern 10637 – 10714 kam ab 1936 im Zuge der Einführung von Leichtschnellzügen zwischen Zürich und Genf die Steigerung der Höchstgeschwindigkeit von 100 auf 110 km/h. Ab 1946 wurden sie im Schnellzugdienst aber nach und nach von den neuen Re 4/4 I verdrängt. In den späten 1950er-Jahren erlebten die beliebten und zuverlässigen Loks mit Jahresleistungen von etwa 120 000 Kilometern ihre letzte Blüte. 1993 waren noch neun „Drei-Sechs Eins" aktiv, sie kamen jeweils auf zirka sechs Millionen Kilometer Laufleistung. Erst im Mai 1994 wurde die letzte abgestellt. Glücklicherweise sind zwei bei SBB Historic betriebsfähig erhalten geblieben. □ *Armin Schmutz/abp*



Am 20. September 1997 ist die historische 10664 vor Ae 4/7 10905 mit einem Schnellzug bei Flüelen auf dem Weg nach Erstfeld. Man beachte die Sonnenblenden über den Führerstandsfenstern.



Vom baldigen Ende der Ae 3/6 I gezeichnete Verschalung des Buchli-Antriebs an der 10639.



Der Maschinenraum mit asymmetrischer Konstruktion: links die Antriebsseite mit Durchgang und Fahrmotoren, rechts die Apparateseite.



So präsentierte sich der Führerstand der Ae 3/6 I 10700 am 22. März 1995. Die Lok gehört zum Bestand von SBB Historic.

FOTOS: ARMIN SCHMUTZ

Sechs Tage lang war ein Fotozug im Oktober 2014 mit 56.548 der TCDD unterwegs. Erinnerungen an das einstige Dampfparadies Türkei wurden wieder wach, doch nur diese eine Dampflok ist dort derzeit betriebsfähig.

Die Letzte ihrer Art



Sonnenschein am Morgen: Am 14. Oktober 2014 legt 56.548 in Sandikli eine spektakuläre Ausfahrt hin.

Auch in diesem Jahr organisierte Dietmar Kramer zusammen mit der türkischen Staatsbahn TCDD einen dampfgeführten Fotozug. Doch vom einstigen Dampfparadies, in dem man noch bis Anfang der 1990er-Jahre planmäßig eingesetzte Dampfloks unterschiedlicher Herkunft erleben konnte, ist nicht viel übrig geblieben. Neben Denkmal-Loks an vielen Bahnhöfen – an den Stationen Afyon und Dinar stehen zum Beispiel TCDD-Maschinen der Reihe 55 (ehemals preußische G 10) – und dem Museum in Camlik östlich von Kusadasi erinnert nicht mehr viel an die Dampfzeit.

Im Depot Usak, dem zwischen Izmir und Afyon gelegenen Ausgangspunkt unserer sechstägigen Tour, sind die letzte betriebsfähige Dampflok der Türkei und gut ein Dutzend weiterer, mehr oder weniger gut erhaltener Maschinen stationiert. Die ehemalige deutsche Kriegslok, in Wien-Floridsdorf unter der Fabriknummer 16882 im Jahr 1944 gebaut und mit der Nummer 52 7429 an die DRG geliefert, gelangte nach 1945 zur TCDD. Dort war sie mit der Nummer 56.548 im Einsatz. Die



Die karge Landschaft bietet beeindruckende Motive: 56.548 am 17. Oktober im Einschnitt zwischen Dinar nach Karakuyu.

mit einem Wannentender gekuppelte Maschine wird von einer Gruppe türkischer Eisenbahner mit viel Aufwand betriebsfähig für Sonderfahrten vorgehalten. Auch drei zweiachsige Donnerbüchsen sowie ein in diesem Jahr äußerlich durch private Initiative des Veranstalters aufgear-

In Uzak steht ein kompletter Museumszug bereit

beiteter grüner vierachsiger Personenwagen stehen für Sonderzüge zur Verfügung.

Neben diesen Personenwagen bestand unser Fotozug aus einigen geschlossenen und offenen Güterwagen zum Nachstellen annähernd authentischer Zugkompositionen. Auf vielen Strecken der TCDD waren früher solche Güterzüge mit Personenbeförderung, türkisch Posta, unterwegs. Begleitet wurde der Zug von einer Diesellok samt Werkstattwagen und Personal. Die in Lizenz von General Electric bei Tülomsas in der Türkei entstandene DE 24 295 übernahm auf Teilstrecken auch die Traktion des Zuges, um das zeitaufwendige Wasserfassen der Dampflok einzusparen.

Somit war einige Zeit für Fotohalte auf der Strecke und in den vielen Landbahnhöfen gewonnen. Mit unserem Posta ging

Bergig und kurvig in Richtung Osten: 56.548 dampft am 13. Oktober zwischen Büyükoturak und Dumlupinar bergan.

56.548 am 13. Oktober 2014 bei der Ausfahrt in Yildirim Kemal. Das kühle Wetter sorgte für prächtige Dampfentwicklung.

es zunächst, mit Zwischenstation in Banaz, von Usak auf die Hochebene nach Afyon. Die weitere Reise führte über Sandikli in das nur von wenigen Güterzügen befahrene Netz rund um Burdur, dem Hauptziel des Fotozuges. Von dort fuhren wir an unterschiedlichen Tagen nach Dinar und Isparta und durch die außergewöhnlichen Kehren des Abzweigbahnhofs Karakuyu. Nur drei Güterzugpaare sind täglich mit Kohle für ein Zementwerk in Göltas und die Zuckerraffinerie in Burdur unterwegs, das ermöglichte viele Fotohalte in dieser abseits des Massentourismus gelegenen Gegend und sorgte für zufriedene Teilnehmer. Hinzu kam die Lage der Strecken mit ständig gut 1000 Metern über Seehöhe. Die damit verbundene kühle Witterung führte morgens und abends zu reichlich Dampf über 56.548.

Altes Dampfross trifft modernste Dieseltechnik

Für umfangreiche Streckenerneuerungen wurden währenddessen Schotterzüge bis zum Bahnhof Karakuyu gefahren. Zum Einsatz vor den 1500 Tonnen schweren Zügen kamen die im September auch auf der Innotrans in Berlin vorgestellten DE 36 000. Diese sechsachsigen General-Electric-Konstruktionen sind ebenfalls türkische Lizenzbauten. Die neuen Lokomotiven lö-



Die DE 24 295 ist ein türkischer Lizenzbau einer General-Electric-Konstruktion. Als Lokomotive des Begleitzuges steht sie am 16. Oktober 2014 auf der Handdrehscheibe in Burdur.

sen die zuvor in Doppeltraktion verkehrenden DE 24 000 ab. Im Betrieb konnten DE 36 002, 003 und 004 gesichtet werden. Zum Verschub ist im Depot Burdur noch die deutlich ältere DE 18 108 stationiert.

Zu hoffen bleibt, dass der engagierte Einsatz der TCDD-Mannschaft aus Usak belohnt wird. Sie hat nicht nur die defekte Dampfpfeife der 56.548 gegen die der Denkmallok 57.620 im Bahnhof Burdur getauscht, sondern auch aus dem 200 Kilometer entfernten Usak eine Luftpumpe nach Dinar beordert und dort über Nacht gewechselt. Ein positives Anzeichen ist der Umbau des TCDD-Depots Usak zu einem Museum, dort wird an der Renovierung des Lokschuppens bereits gearbeitet. Auch die Ankündigung eines mitreisenden TCDD-Managers aus Izmir, als zweite betriebsfähige Dampflokomotive die 44.071 (preußische G 8) aufarbeiten zu wollen, gibt Anlass zur Hoffnung. Die 44.071 soll, wie bereits die 56.548, auch den bewährten Siederohr-Stehkessel einer Firma aus Bursa erhalten, ein Angebot liegt den Verantwortlichen schon vor.

Die Voraussetzungen für weitere Exkursionen sind also vorhanden. Trotz der fortschreitenden Modernisierung vieler TCDD-Strecken dürfte sich eine Reise in die gastfreundliche Türkei auch in den nächsten Jahren noch lohnen. □

Markus Behrla/abp



Schon am ersten Tag der Dampfreise gelangen herrliche Aufnahmen. 56.548 steht am 12. Oktober 2014 im nächtlichen Bahnhof Banaz, zirka 250 Kilometer östlich von Izmir.



FOTOS: MARKUS BEHRLA

Etliche Generationen des Lokomotivbaus liegen zwischen der Deutschen Kriegslok und der modernsten TCDD-Diesellok im Depot Burdur. Neben 56.548 steht am 16. Oktober DE 36 004.

Hoffentlich kein Abschied für immer: 56.548 fährt am 15. Oktober auf dem Weg nach Burdur in den Sonnenuntergang.



In der Abendsonne des 24. September 1964 konnte sich der Heizer von 44 582 auf Talfahrt vor einem Leerzug aus offenen Zweiachsern ausruhen und unterhalb von Burgbernheim den Blick in die Windsheimer Bucht genießen.

Auf dem Weg vom Sauerland ins Bayernland folgt in dieser Ausgabe des MODELLEISENBAHNERS der Abschnitt durch Franken: Von Würzburg nach Ansbach führt die Reise.

Vom Main an die Fränkische Rezat

Das Ziel der Reise, die bayerische Landeshauptstadt München rückt langsam immer näher. In Fortsetzung der im MEB 10/2014 beschriebenen Strecke von Gießen nach Würzburg, des in Heft 9/2013 beschriebenen Abschnitts von der Sieg zur Lahn und der bereits im Modelleisenbahner 8/2012 und 1/2013 vorgestellten Steilrampe zwischen Altenhundem und Welschen-Ennest wird diesmal Franken durchquert. Auch heute sei zum besseren Verständnis der Streckenführung ein Blick in die Geschichte gestattet.

Seit dem 1. Juli 1854 war Würzburg über die Ludwig-Westbahn in Bamberg an die Ludwig-Süd-Nord-Bahn angeschlossen. Diese Lindau mit Hof verbindende Staatsbahn führt bekanntlich zwischen Augsburg und Nürnberg über Donauwörth, Nördlingen, Gunzenhausen und Pleinfeld. So ist es nicht verwunderlich, dass Ansbach bereits ab Juli 1859 über ei-



D 83 am 24. September 1958 in Winterhausen mit 01 235. Dies ist die ehemalige Vierzylinder-Verbund-Lok 02 010, die 1938 im AW Meiningen zur Zweizylinder-Lok umgebaut worden ist.

nen Zweig von Gunzenhausen aus mit der Eisenbahn erreichbar war.

Schließlich ist der nachfolgend beschriebene Schienenweg durch Franken am 1. Juli 1864 eröffnet worden, und seit dem 19. Juni 1865 war die direkte Verbindung zwischen Fürth und Rottendorf befahrbar. Auf dieser sind seit 1954 E-Loks unterwegs, während der Fahrdraht nach Ansbach erst im März 1965 zur Verfügung stand. So war es mir möglich, auf einigen Fotoreisen insbesondere im Frühjahr und im Herbst 1964 noch intensiven Dampfbetrieb zu erleben.

Östlich des Würzburger Hauptbahnhofs führt die Strecke nach Ansbach im Rechtsbogen nach Süden, überquert bei Heidingsfeld den Main und folgt ihm an seinem linken Ufer über Winterhausen und Ochsenfurt bis Marktbreit. Bereits in Ochsenfurt beginnt die Hauptstrecke zu steigen, so dass sie bis Marktbreit schon einige Höhenmeter gewonnen hat.

Dort verlässt die Strecke den Main und biegt bei Obernbreit nach Süden in ein Seitental ab. Damals hatten die Heizer in südlicher Richtung auf der etliche Kilometer langen Steigung zur Frankenhöhe Schwerarbeit zu leisten. Während Schnellzüge meist mit Loks der Baureihe 01 bespannt waren, waren P 8 und 50 vor Eil- und Personenzügen und 44 vor Güterzügen üblich. Schweren Güterzügen nach Süden ist damals Vorspann beigegeben worden, meist eine zweite 44. Ausnahmen waren D 83/84 mit V 200.0 und F 55/56 „Blauer Enzian“, der mit einer der neuen V 200.1 durch Franken gebrummt ist. Auch ein VT 60 war meist mit Beiwagen noch in Eilzugdiensten anzutreffen.



Typisch bayerische Signalkombination mit Vorsignal am Mast des Hauptsignals an der nördlichen Einfahrt von Gnötzheim mit einem von 44 676 bergwärts geschleppten VW-Zug.

Bayerische Formsignale sorgen für Flair

Für den Eisenbahnfreund waren südlich des Mains noch die letzten bayerischen Formsignale an einer Hauptstrecke zu bewundern. Typisch waren die Schmetterlings-Vorsignale, bei denen die gelbe Scheibe in ihrer Mitte um eine im Winkel von 45 Grad schräg nach oben rechts weisende Achse geklappt wurde und bei „Fahrt frei erwarten“ kurze Flügel gezeigt



Zufahrtgleis zum Hafen an der Mainbrücke in Ochsenfurt. Wunschtraum eines von Bahnschranken aufgehaltenen Autofahrers, nämlich freie Fahrt auf der Straße und Schranken für die Eisenbahn.



Eine seltene Dampflokomotiv-Kombination war am 23. Mai 1964 bei Mörlbach unterwegs. Einer 44 mit einem langen Kesselwagenzug hat 01 052 als Vorspann über den Berg geholfen.

hat. Ganz charakteristisch waren an mehreren Bahnhöfen die Einfahrsignale, bei denen Hauptsignal und Vorsignal gemeinsam am selben Mast angebracht waren.

Im Sommer 1964 waren die Arbeiten zur Elektrifizierung der Strecke in vollem Gang. An manchen Stellen waren die Betonmasten für die Oberleitung kurz vor dem Besuch mit der Kamera in Fundamentlöcher eingesetzt und haben noch ihre lotrechte Justierung und Fixierung erwartet, während andernorts die Oberleitung bereits fertig war, aber noch spannungslos. Dort standen noch einige Zeit lang die Holzmasten mit ihren Telegrafendrähten neben der Oberleitung am Gleis.

Das Ende des Dampfes kündigte sich schon an

Südlich des Bahnhofs von Steinach bei Rothenburg ob der Tauber gab es früher einen kleinen Bahnübergang am bayerischen Einfahr-Vorsignal von Burgbernheim, das in der Abendsonne besonders schön geleuchtet hat. Dort ist auch das Titelbild dieses Beitrags entstanden.

Von Burgbernheim steigt die Strecke weiter an und kreuzt auf einem hohen Damm die Bundesstraße 13 bei Markt Ber-

Auf Bergfahrt ist am 25. September 1964 der Personenzug 1362 mit 01 080 in Burgbernheim eingefahren. Diese Lok gehörte zu den wenigen Exemplaren, die beidseitig auf dem Laufblech über dem Steuerungsträger einen großen quaderförmigen Kasten aufgewiesen haben.



Vor dem romantisch gelegenen Stellwerk der Blockstelle Markt Bergel begegnet uns am 25. September 1964 der Personenzug 1363 mit 38 3639, einer P 8, die natürlich auf dieser Hauptbahn nicht fehlen durfte.

gel. Dort gab es früher eine gleichnamige Blockstelle, die am Übergang von einem Einschnitt zum Beginn des Damms lag. An der nördlichen Stützmauer des Einschnitts waren quadratische Steine mit diagonal verlaufender Vertiefung zu sehen: alte bayerische Stützsteine, auf denen früher die Schienen aufgelegt waren. Diese fälschlich als „Schwellensteine“ bezeichneten Quader haben mehr als 100 Jahre lang der Eisenbahn treu gedient, bevor sie teils hinter Beton verschwunden sind.

Noch vor dem nächsten Bahnhof Oberdachstetten ist endlich die rund 40 Kilometer lange Steigung vom Main zur Frankenhöhe überwunden, und die Strecke folgt in leichtem Gefälle der Fränkischen Rezat vorbei an Oberheßbach und Lehrberg nach Ansbach, dem Sitz der Regierung von Mittelfranken. Die Stadt ist nicht nur durch Caspar Hauser bekannt, sondern auch als bedeutender Bahnknotenpunkt. Dort kreuzt unsere in südöstlicher Richtung verlaufende Strecke die von Nürnberg nach Südwesten über Crailsheim nach Stuttgart führende Hauptbahn. In Ansbach endet die heutige Streckenbeschreibung und wird demnächst über Treuchtlingen und durch das Altmühltal nach Ingolstadt bis München fortgesetzt.

 *Dr. Rolf Brüning/al*



FOTOS: DR. ROLF BRÜNING

In Ansbach hatte 39 186 am 27. August 1961 mit dem Schnellzug D 1052 nach Stuttgart eine Pause eingelegt, als der Fotograf im „Tirol Express“ D 673 von München nach Frankfurt gereist ist.



MINI-MARKT – VERKAUFEN
BÖRSEN – TAUSCHEN
MÄRKTE – SUCHEN

VERKÄUFE
Dies + Das

Verbeck-Lokschilder weiterhin erhältlich: www.mk-schilderversand.de

Vitrine: Holzrahmen, 63 x 16 x 170 hoch, 2 Glastüren, 7 Glasfächer 60 cm, € 120,–, Selbstabholer. D. Stock, Tel.: 06223/7298272.

Modellbau Peter Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Zubehör, Gebäude. www.modellbaupeter.com, Tel.: 0351/4759994.

www.lok-doc-wevering.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Bedrahtete SMD Leuchtdioden 0402/0603. Beratung und Verkauf: www-led-am-stiel.de. Tel.: 015127531334, E-Mail: mmcity@gmx.de.

Hessenwald-Hof Service Center: Individuelle Programmierung von Modellbahnanlagen – Programmierseminare im Rhein-Main-Gebiet mit Schauanlage www.erlebnis-welt-Modellbahn-rhein-main.de, Tel.: 06150/83910.

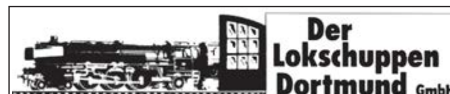
www.modelleisenbahn-gebraucht.de
Ihr Shop für gebrauchte Märklin-Lokomotiven • Große Auswahl • Beste Qualität • Aus zuverlässiger Hand.
www.modelleisenbahn-gebraucht.de

www.modellbahnservice.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 30,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

Verkaufe Österr. Liliput von 1980, Eisenbahn aus privater Sammlung, ca. 100 Waggons, Schienen, 20 Loks, LGB-Dampflok + Anhänger 3 St. + Schienen, Trafos, Faler-Model, Automodelle. Vieles noch originalverpackt. E-Mail: info@zum-steirer-eck.de.

Verkaufe angefangenes H0-Bw (2-tlg.) mit 15-ständ. Lokschuppen, Drehscheibe (Fleischmann), WT, Ausschlackanl. (Bochmann) und div. Gebäude (Kibri + Faller). Vollständig ausgestaltet und verdrahtet (bis zu einem Lötverteiler). Tillig Elite-Gleis. Bilder als PDF verfügbar. H. Hirblinger, Tel.: 08122/559685, hannsmh@gmx.de > Preissenkung!!



www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.de

KKW-modellbahn-reparaturservice.de

Eisenbahnplatte 3,20 m x 1,20 m, nicht zerlegbar, mit TT-Material zum Weiterbauen, viele Brücken, alles Modellgleis, Loks und Wagen z.T. aus DDR-Produkton, gut erhalten. Ferner blauen Zug für Gartenbahn in DD. dresden47@email.de.

www.modellbau-chocholaty.de

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

www.spur-0.de

Biete Spur 0 Dampflok 3-Kuppler m. Tender sowie B-Kuppler m. 2 Achs. GES Drehgestell u. Tender (Uhrwerk) sowie 4 Personen- u. Güterwagen, Schienen, Weichen, Drehscheibe u. Läutewerk vermutl. v. Bing o. Karret, gegen Gebot abzugeben. Zuschriften unter Chiffre-Nr. 12-14-01 an die VG-Bahn Anzeigenabteilung.

Verk. LGB-Loks, Wagen, Weichen, Schienen. Bitte Liste anfordern, € 0,60 Briefm. o. Tel.: 02943/9776733. Wolfgang.Weber-ISDN-IT@t-online.de, Osterbachstr. 10a, 59597 Erwitte.

lgb-station-volker-dau.de.tl/

LGB-Privatsammlung - Stuttgart (LGB-Liebhaber von 1982–2003) verkauft altershalber komplett, sehr gepflegte LGB-Sammlung (wie Neuzustand - NP DM 27.500,–). Preisvorstellung: VB € 9500,–, detaillierte Anfragen bitte an E-Mail: info@suedwestlicht.de. Tel.: 0711/6402030, Fax: 0711/602259.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Mä. Sp. 1 5757 gr. Krok., 5758 br. Krok., 5750 Adler 5-tlg., 5751 Adler 4-tlg. 2x 5502 Preußenzug 1991 Mw.Wg. 5430, 4711 Wg. 5842 Post Wg. 0711/7803504, rh.fritzschka@arcor.de.

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Biete günstig russische H0 Panzerzüge, Eisenbahnen, Autos und Gebäude. Meist Eigenbau, auch nach deutschen Vorbildern, Liste frei. Kondratiev, Postfach 780, RUS-199155 Petersburg. petrocon@yandex.ru.

www.d-i-e-t-z.de

Roco Güterwagen, fabrikneu, zum Teil auch mehrfach vorhanden. Tel.: 0202/471359.

www.modellbahn-verkauf.de

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

SCHMALSPUR EGGER-BAHN, Bemo, Jouef, Liliput, Tramfabriek, www.egger-bahn.nl, auch Tausch. R. Wittekoek, Kade 2, NL 4715 AD Rucphen. r.wittekoek@gmail.com.

www.baehnlewerkstatt.de

www.Langmesser-Modellwelt.de

Märklin Loks u. Wagen: 3005 € 60; 3082 € 50; 3084 € 60; 37096 € 120; 3062 € 120; 4062 € 90; 3147 € 40; 3011 € 100; 3015 € 410; 3030 € 130; 3034 € 60; 3036 € 100; 3039 € 70; 3165 € 50; 3345 € 50; 3040 € 60; 3050 € 80; 4012 € 70; 4074 € 25; 2x 4036 à € 60; 4649 € 30; 48009 € 40; 46921 € 60; 4617 € 15; 4575 € 10; 46450 € 23. Liste anfordern. Tel.: 05841/4059.

www.Modellbau-Gloeckner.de

Verk. Märklin~ Loks, Wagen, Weichen usw. Bitte Liste anfordern, € 0,60 Briefm. o. Tel.: 02943/9776733. Wolfgang.Weber-ISDN-IT@t-online.de, Osterbachstr. 10a, 59597 Erwitte.

www.suchundfind-stuttgart.de

www.Trainstore24.com

Verkaufe Umbauten für Trix Express, sehr viele Firmen, alles fabrikneu oder neuwertig, zu günstigen Preisen. Liste anfordern gegen 60 C. Olaf Radeck, Heubachhof 19, 87437 Kempten.

www.lokraritaetenstuebchen.de

Gönnen Sie sich **Lokomotiven** mit **>Sound<**. Wer sie einmal auf seiner Anlage gefahren hat, möchte Loks ohne Sound nicht mehr im Einsatz haben! Ich verkaufe meine H0 Epochen I–V. Sehr wenig bespielte Loks sowie Personen- u. Güterwagen von: Fleischmann, Märklin, Pico. Günstige Preise, bitte Bestandsliste anfordern. Alle Preise verstehen sich für frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

www.dampfzug24.de

Privater H0-Nachlass-Verkauf: Loks Sondermodelle, Raritäten, Waggons, Gleise, Gebäude, Zubehör usw., fast alles neu, Bilder, Infos und Kontakt www.modellbahn-verkauf.de.

www.modellbahnritzer.de

www.Modellbahnen-Berlin.de

Auflösung einer großen Samml. Militärfahrzeuge für AC und DC – Loks u. Wagen – alle in Handarbeit hergestellt, Fotos vorhanden. Anfragen an info@safe-gmbh.de oder 02641/28466.

Suche und verkaufe:
us-brass
H0 Messingmodelle
Europa + Nordamerika
contact@us-brass.com

Mä. unbesp. 30210 € 130; 37678 € 210; 3471 € 160; 39562 € 240; 39682 € 200; 37076 € 320; 37115 € 280; 39230 € 210; 37811 € 260. Liste anfordern, Preise = VHS. Tel.: 05841/4059.

www.moba-tech.de

H0/OK/Dok: Mä. 48690 Gleiswaagen-Eichzug DB; Lil. 236000 Unkraut-Bek.-Zug DB (4-tlg.) mit Lil. 236490 Reinigungs-W. (nur zus.); Ro. 63622 E1507DM, Ro. 63616 E 44051 DR; Flei. 4319 E 1912 DB; Ro. 43340 012 DB; Lil. 103000 Dampfspeicher-Lok FLC m. Dec. Tel.: 0381/26396.

günstig: www.DAU-MODELL.de

Märklin Dampflok 03 3085, 3x Primex D-Zugwagen, 20x Gleis gerade, Trafo, € 150,–. Tel.: 02154/8959485.

www.menzels-lokschuppen.de

H0 2-Leiter= viele Modellbahnloks, Dampf, Diesel, Eloks und US-Modelle aus der Sammlung meines Vaters, gekauft: 70er/80er Jahre. http://lokshop.nemski.de.

www.mbs-dd.com

Verkaufe komplette große Sammlung von H0 DR-Lokomotiven und Wagen in der Originalverpackung von Piko, umfangreiches Zubehör sowie 58 m Pilz-Gleise, überwiegend Neusilber (neu). Liste auf Anfrage. J. Schneider, Allee der Kosmonauten 66, 12681 Berlin. Tel.: 030/2948351.

www.jbmodellbahnservice.de

www.koelner-modell-manufaktur.de

Mä. Digital alt 6021, 6035, 6050, 4x 6040 VK € 250,–; Mä. Insider 30159 Krokodil Ce 6/8 II VK € 400,–; Mä. 2681 Hofzug KPEV, 6 Wagen o. Lok, ohne Verp. VK € 400,–; 30159 und 2681 unbespielt. Tel.: 07275/913827.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Fl. E110444 € 55; Mä.-Hamo V 216 € 60, V 60 € 60; Piko DDR G-Wg. 135-05, 127-04, 125-01, 127-015, 135-106, 136-173, 127-07, 127-025, 6407-20, 5/536-1064 grün + rot je € 4,– + Ver. 07121/87158.

www.modellbahnshop-remscheid.de

Sammlungsauflösung: Micro-Metakit, Lemaco, Trix-Fine-Art, insgesamt 18 Dampfloks, möglichst am Stück, auf Anfrage ab 17 Uhr erreichbar. Tel.: 089/3071291.

www.modellbahn-verkauf.de

www.augsburger-lokschuppen.de

www.modelltechnik-ziegler.de

Biete H0 AC Loks, ca. 140 St. Märklin, Roco, Fleischmann, Brawa, Liliput, Mehano, Piko, teilweise mit Sound, alle Digital. Bestandsliste anfordern per E-Mail. Dann auch mit Bild und Beschreibung. Weitere Bahnartikel wie roll. Material zu verkaufen. Alles zu fairen Preisen und VB. H.-R. Gerch, Tel.: 02636/929104 • 5, Fax: 929106, E-Mail: hrgerch@web.de.

www.modelltom.com

Überzähliges aus großer Sammlung (H0, 2L= DC analog) GFN, Piko, Roco, Hamo, Liliput, Lima, Rivarossi, Kleinbahn u.a., auch Zubehör, von Privat an Privat. Luther, 09565/921156.

www.werner-und-dutine.de

Verkaufe Märklin-Ersatzteile. Liste anfordern bei Modellbahn-Service K. Breymaier, Schöllbronnerstr. 7, 76275 Ettlingen. Anfragen per Mail: gkbreymaier@t-online.de.

www.mbla.de

Bachmann China/US neuw. Loks/ Triebwagen z.B. 11G, CRH3 Beijing, VHS. Liste m. Bildern: Tel. 06258/3807 oder hans.schaafhausen@gmx.de.

5x Piko Dostowg. Sputnik Berlin DR Ep. 4 je € 24,–; 4x Reko Bghw DR Ep. 4 je € 9,–; 1x Piko Dosto Büfettwagen DR Ep. 3 € 35,–; 1x Piko Durchgangswg. DR Ep. 3 € 24,–. 08031/614828.

www.modellbahn-verkauf.de

Loks/RocoLine mit Bettung neuwertig, Roco 63490 DB 215 € 39; E 71 DB € 70; 4321 BR 18.1 DB € 129; 43660 E 18 € 129; ICE aus Anfangspackung DCC € 65. FL Jahresp. 4885 € 299; 4886 € 210. Piko Saxonia € 99; BR 82 DB DCC € 99. Liliput 9503 DCC € 99. Lima V 80 € 59. Lenz Compact Zentrale € 69. Märklin Hamo DVV V 100 rot + blau/beige je 59; E 91 DR € 169; BR 85 Rauch € 129; 8323 SBB Re 4/4 ohne Decoder € 69. Versch. Kataloge und mehr. Liste gg. Rückporto Brief 60 ct. Lothar Schmidt, Hardenberg 14, 58540 Meinerzhagen. 02358/7467.

www.carocar.com

Märklin I 4751 Adler neu OVP € 500,– VB; H0 Riv. 1358 BR 89638 neu OVP € 80,–; Fl. 4078 BR 78434 DB, neu OVP € 100,–; Roco 43522 V 200026 neu OVP € 80,–. Tel.: 05321/25755.

www.1000Loks.de

Roco: Kranbauzug „Schwarz-Bau" (4 Wagen + Diesellok V 170), OVP € 100,–. Brawa: BR 65.10 DR Ep. 4, OVP, neuwertig € 220,– VB. Tel.: 0371/8205013.

www.modelleisenbahn.com

Brawa: Köf II blau Hella Werke € 100; Roco: V 290 DB rot € 65; Lima: 6 Apfelpfeilwagen 1:87 zus. € 135; Märklin Hamo: BR 128 12X Unicef € 125; BR 120 DB Weihnachtslok inkl. eingeb. Digitaldec. € 135; Set mit 4 Containerwg. zwei u. vierachsig Nr. 47681 € 75; Set m. 4 Cont. Tragwg. 2-achs. € 70; Liliput: BR 75 blau VIC € 90; Hornby: Stephenson's Rocket m. 3 Wagen € 60. Alle Artikel unbenutzt u. in OVP. Tel.: 07578/9336372 oder 0170/2119147.

www.puerner.de

www.modelleisenbahn-gebraucht.de
Ihr Shop für gebrauchte Märklin-Lokomotiven • Große Auswahl • Beste Qualität • Aus zuverlässiger Hand.
www.modelleisenbahn-gebraucht.de

www.modellbahn-pietsch.com

RocoLine-Weichenantriebe m. Endabschaltung. Nr. 40295 links, 40296 rechts je € 10,–. Bitte Bestandslisten anfordern. K. Büchner, klaus-buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

www.kieskemper-shop.de

6 Ade-Reisezugwagen blau-beige, Ep. IV, 1x Am, 2x ABm, 2x Bm, 1x BDm, unbespielt, nur probegefahren, in Originalverpackung, VB € 400,–. laemmche.horst@gmx.de.

www.spiel-hobby-Hank.de

www.zuz-modellbahn.com

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

Minitrix-Schienen, Weichenbues, EMS Steuergerät, ca. 300 Gleise, 25 Weichen, Stellpulte etc. List. für € 3 abfordern. VB € 250 Vorauskasse, Versand per GEL. SMS 015207149414.

www.Trainstore24.com

Märklin Z, MiniClub, Modellbahn-Sammlungsauflösung größtenteils unbespielt. Liste bei: J. Schmidt, Bühlfelderweg 10, 94239 Ruhmannsfelden, Tel.: 09929/903393, djs@orchideenzauber.eu.

Biete Adlerzug in Holzkasten mit Figurensatz u. 1 Wagen, zusätzlich Dampflok BR 45, Kleinserie von Lemaco, € 350,–. Tel.: 030/5336096.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

ANZEIGENSCHLUSSTERMINE

nur für die Kleinanzeigen (Fließsatztext)

3/2015	=	02. Januar Erstverkaufstag 05.02.2015
4/2015	=	06. Februar Erstverkaufstag 11.03.2015
5/2015	=	06. März Erstverkaufstag 13.04.2015
6/2015	=	02. April Erstverkaufstag 13.05.2015
7/2015	=	08. Mai Erstverkaufstag 10.06.2015
8/2015	=	05. Juni Erstverkaufstag 13.07.2015
9/2015	=	03. Juli Erstverkaufstag 12.08.2015
10/2015	=	07. August Erstverkaufstag 09.09.2015
11/2015	=	04. September Erstverkaufstag 14.10.2015
12/2015	=	09. Oktober Erstverkaufstag 11.11.2015
1/2016	=	06. November Erstverkaufstag 09.12.2015



Modell Eisen Bahner | MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL | Eisenbahn JOURNAL | VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal veröffentlicht und zusätzlich auf unserer Internetseite der VGBahn. Insgesamt erreichen Sie damit pro Monat eine Leserschaft von über 200.000 Interessenten.

PRINT + INTERNET
ÜBER 200.000 KONTAKTE

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:
Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel.: 08141/53481-152 (Fr. Freimann) • Fax: 08141/53481-150
Noch einfacher geht es per E-Mail an: e.freimann@vgbahn.de oder Sie laden den Coupon unter ***www.modelleisenbahner.de*** herunter.

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen. Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung oder Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Privatanzeige bis 7 Zeilen € 10,–

Privatanzeige bis 12 Zeilen € 15,–

Privatanzeige bis 17 Zeilen € 20,–

ANZEIGENSCHLUSS MEB 03/2015: 02.01.2015

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

❍ Verkäufe Dies + Das
❍ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
❍ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
❍ Verkäufe Literatur, Video, DVD
❍ Verkäufe Fotos + Bilder

❍ Gesuche Dies + Das
❍ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Gesuche Fahrzeuge sonst.
❍ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
❍ Gesuche Literatur, Video, DVD
❍ Gesuche Fotos + Bilder

❍ Sonstiges
❍ Urlaub, Reisen, Touristik
❍ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)
❍ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
❍ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
❍ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–

❍ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,– pro Zeile + MwSt
❍ 1 x veröffentlichen
❍ 2 x veröffentlichen
❍ 3 x veröffentlichen
❍ 4 x veröffentlichen
❍ 5 x veröffentlichen
❍ .... x veröffentlichen

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ____________

Keine Briefmarken senden!

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE7424900000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

❍ Betrag liegt bar bei

TT-Anlage zu verkaufen mit reichhaltigem rollenden Material, ca. 3,00 x 12,0 groß, Lokomotiven BR 86, BR 03, V 100, V 200, Triebwagen, Waggons, Doppelstock, Abteilwagen DZWagen, div. Kesselwagen. Anlage ist überholungsbedürftig, Anlage ist 2-tlg. mit gesonderten Regler, Anlagenschaltpläne bestehen zum Teil. Alle Lokomotiven, Gebäude und Waggons überwiegend aus DDR-Produktion. Anlage ist analog. Verkäufer immer erreichbar zwischen 10 u. 18 Uhr. Tel.: 034202/997879.

www.stoeberlaedele.de
Alles rund um die Spur N

us-brass Messingmodelle
H0 UP Big Boy von Key € 750,–
N SP Cab Forward von Key € 600,–
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

VERKÄUFE
Fahrzeuge sonstige

Verkaufe: Die rote Fleischmann E335. Piko H0: BR 38, BR 75, OVP, unbespielt, noch original DDR-Erzeugnis, MIBA Heft 3/79, div. Modellbahnkataloge. Interesse: Tel. 0611/9410487.

Verkaufe umfangreiches Material für Modellbahn H0 sehr günstig. Loks, Waggons, viel Zubehör. Materialliste auf Anfrage. Tel.: 0176/26858335.

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

www.modellbau-hoehne.de

2x Mobile Station (Selectrix und DCC) mit Anschlussboxen, 1x Konsole, auch Selectrix-Decoder, ausführliche Anleitung. Tel.: 0911/691605 (bis 22 Uhr).

www.modellbahnservice-dr.de

Über 400 Auto-Modelle 1:87, wie Pkw auch Polizei u. Notarzt, Cabrios, Coupés, Kombis, Sportwagen, Feuerwehr-Fahrzeuge, Klein-Transporter, Lastzüge mit Hänger, Solo-Zugmaschinen, Koffer- u. Kühlkoffer-Lastzüge, Großraum-Sattelzüge, Öl-Tanklastzüge, Klein-, Reise- u. Doppeldecker-Busse, Pkw Art Collection rancing, Pkw der DTM und viele mehr von: Albedo, AWM, Brekina, B&S, Busch, Herpa, historische Modelle von Märklin, Kibri, Rietze, Roco, Schuco, Wiking. Fast alle in Original-Verpackung. Bei Abnahme von 20 Stück ./. 20%, ab 50 Stück und mehr ./. 50% auf die aus den 90er Jahren stammenden Preise. Bitte Bestandsliste mit den günstigen Preisen anfordern. Alle Preise = frei Haus-Lieferung. Klaus Büchner, E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

Verkaufe Orig. Märklin Trafo v. 1938 Nr. 13464 mit Stellhebel, Preis € 59,–. Tel./Fax: 037755/3332, mhahn.schoenh@t-online.de.

Wasserüberlauftrichter-/Stütze H0 Ideal z.B. Bochmann & Kochendörfer Wasserkran – Messingmodell, exakt 1:87, Trichter- oder Kelchform. € 10,90/Stck. plus Versandkosten. Exposé auf Wunsch. Foto von den Modellen: Detlev Höhn, Lisztstr. 4, 49525 Lengerich. Tel.: 05481/82869, Detlev.Hoehn@osnanet.de.

Brückenvielfalt von Z bis 0
www.hack-bruecken.de

Lenz-Digital plus zu verkaufen: Belegtmelder LB 100 u. LB 101, Schaltempfäger LS 100 m. Rückm., Spannungsmelder LB 050, sowie **FLEISCHMANN** Gleisbildschalter. Günstige Preise, bitte Bestandliste anfordern. Alle Preise verstehen sich für frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

Umfangreiches Selectrix-Sortiment: 2x Central-Control, 2x Lok-Control, 1x Control-Handy, 3x Booster, 10x Selectrix-Decoder, ausführliche Anleitungen. Tel.: 0911/691605.

www.jordan-modellbau.de

Müt Loklift für Märklin C/K Gleis 11 Ebene je 3 Gleise x 2,5 m. System Lauer UBS Blocksystem, LBS Schattenbahnhof-Steuer. und PZS 100 Pendel/S-Bahn Automatik. Helmo Pendelverkehr 21U/ES. Las-2in, 2x ZUWA 21. Preise nach Vereinbarung. E-Mail: ytc.europa@gmail.com. Tel.: 0045/75711888.

Verk. Roco-N-Schienen: 11 Flex-Gleise, 8 Handweichen, 1x Doppelkreuzweiche für € 80,–. Tel.: 0160/3771316.

www.Trainstore24.com

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

Schmalspur-Album Sachsen DR 1920–1945 (DRG) Band VII–XII 6 Bände, neuwertig, gut erhalten, einmal gelesen, nur komplett für € 150,– inkl. Versk. zu verkaufen. J. Drescher, Tel.: 03722/409823.

Eisenbahnliteratur, Bildbände, MEB-Hefte, Fahrpläne, Videos, u.a. Liste gegen Freiumschlag. P. Cramer, Bebelstr. 4, 99867 Gotha.

Verk. „ME" von 1985–2010 kompl. sowie Jg. 1959–1966 u. 1974–1984 mit einig. Fehlstellen, für € 50,– an Selbstabholer. R. Abe, Tel.: 030/9711432.

www.bahnbuch.de

Für Liebhaber, Clubs, Anfänger! 400 Euro sind viel Geld, aber dafü6 63 kpl. Jahrgänge des ME 1952–2014 zu erhalten, ist ein Schnäppchen. Das sind 747 Hefte und 43 Sonderh. Besonders die Fahrzeugbaupläne bis 1989 sind selten geworden. Selbstabholer. Nur kompl. E-Mail: Ekkehard.Schulze@gmx.de.

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Lok-Magazin ab Heft 1 vollständig bis Heft 12/2014, Selbstabholung, bar. Kühn, Wiesbaden, Tel.: 0611/401234.

Kleinbahn-HEFTE-FOTOS-ZEICHNUNGEN siehe www.reinhard-taege.de

www.bahnundbuch.de

Verkaufe Kursbücher Ausland Jahresfahrplan 2015, gültig ab 14.12.14, Bulgarien, Dänemark, Großbritann., Italien, Kroatien, Rumänien, SBB, Slowenien, Slowakei, Tschechien, Ungarn, European Rail Timetable, ferner zahlr. Eisenbahnkarten, ältere Kursbücher sowie ca. 600 Eisenbahnbücher ab 1912. Gratis-Liste anfordern bei Siegfried Knapp, Hasenbergstr. 9, 88316 Isny oder siegfried.knapp@t-online.de.

VERKÄUFE
Fanartikel

Biete originale DR Zugschlusslaterne mit Beleuchtung, 220 V, sehr guter Zustand für € 25,– plus Versandkosten. Tel.: 0351/4714683.

GESUCHE
Dies + Das

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Ankauf Modelleisenbahn u. Blechspielzeug europaweit. Alle Spurweiten und Marken, Märklin, Fleischmann, Roco etc. Persönliche, diskrete Abwicklung. Herr Henning, Tel.: 07146/2840182, modelleisenbahn-ankauf.com, henning@modelleisen bahn-ankauf.com.

Suche alles was sich um die Eisenbahn dreht, Sammlungen in Lokschilder, Eisenbahn-Literatur etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Wir suchen ständig große Modelleisenbahn-Anlagen, Sammlg., Geschäftsauflösungen. Auch kleinere Anl., Reste, Zubehör, Barzahlung + Selbstabholung bundesweit. Angebote bitte an Uwe Quiring, Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Ankauf gepflegter Modellbahnsammlung. Barzahlung zum Höchstpreis mit landesweiter Abholung. Anfrage bitte an winfried.weiland@web.de. Tel.: 0173/8384894.

Förderschule Wangen sucht zum Ausbau der Eisenbahn-AG Material gegen Spendenbescheinigung. Wir haben Märklin C-Gleis. Tel.: 07522/912690.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@ dansibar.com.

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche umfangreiche Spur-1- und LGB-Sammlung und Anlagen. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer. Tel.: 02235/691881 oder 0171/3110489.

LGB und Echtdampf gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Ich bin privater Sammler und freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Eisenbahnliebhaber sucht zur Finanzierung seines Hobbys Modelleisenbahn der großen Spur von Lemaco, Fulgurex, Bockholt, Pein, Schönlau, Kiss KM1, Aster, Wilgro, Handarbeitsmodelle, Märklin. Zahle Liebhaberpreise, bin seriös und besuche Sie gerne vor Ort. Bitte rufen Sie mich an unter 0157/77592733 oder 0211/97712895, berndzielke@ yahoo.de. Bernd Zielke, Westfalenstraße 99, 40472 Düsseldorf. Bedanke mich und freue mich auf ihren Anruf.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modell bahn-paradies-erftstadt.de.

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Spur-1-Sammlung gesucht: KM1, Hübner, Märklin, Kiss, Aster, Fulgurex, Lemaco, Dampf + Strom, im Tausch gegen gut vermietete Eigentumswohnung. Tel.: 06324/1633, 0173/3075036, foehren@web.de.

GESUCHE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Suche Wannentender H0 BR 42.52 mit Antrieb. D. Sturm, Göhlitzsch 6, 06237 Leuna. Tel.: 03461/813065.

Suche Fleischmann Wagen H0, Güterwagen, Flachwagen Katalog-Nr. 5287, Flachwagen mit Seitenborden Katalog-Nr. 528901, Selbstentladewagen Katalog-Nr. 5517, DB Autozugwagen Katalog-Nr. 5292, neuwertig, Orignalkarton. Angebote mit Preis an Joachim Schlösser, Erlenweg 43, 24229 Dänischenhagen.

Suche Märklin H0 im Tausch gg. Münzen BRD DM 5 + 10, Sondermünzen Stg. + PP, BRD 10 Euro Sondermünzen Stg. + PP, BRD-Kurssätze. Listentausch, Mail: info.fuchs@t-online.de.

H0-Sammlung, auch Schmalspur sowie Einzelstücke von privatem Sammler gesucht. Tel.: 0341/4613285.

Suche: Born H0 Bausätze + Wagen Ep. I/II, Lemaco Ec 3/4 defekt für Umbau. H. G. Baschung, 0041/797211788, gotthard@vtxfree.ch.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen u. Sammlungen, sowie Geschäftsauflösungen. Seriöse Bar-Abwicklung. 06421/4937406, 0177/3147538, info@123modellbahnwelt.de.

Suche Modellbahnfahrzeuge aller Spurweiten aus Sammlungen, Geschäftsauflösungen. Nur neue oder neuwertige Modelle anbieten. Seriöse Abwickl. garantiert. Tel.: 06722/9949910, mobil 0172/2020433.

Suche ADE-Wagen und Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Weinert, Fulgurex, Trix, Lemke usw. US-Messing-Modelle. Angebote an: cessna182@live.de, 02641/28466.

Kaufe Märklin H0 + I, Roco, Fleischmann, Trix usw. in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. Auch Geschäftsauflösungen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Suche Modelleisenbahnen von Märklin, Brawa, Fleischmann, Bemo, Hag, Trix, Roco usw. Bevorzugt große Sammlungen, gerne auch Lagerüberbestände oder Ladenauflösungen, Ankauf auch in Österreich oder in der Schweiz. Tel.: 07543/3029064, E-Mail: mhoepfer@web.de, www.lokomofreund.de/Ankauf.

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Hersteller und Größen. 0177/2860619, rufe zurück.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Suche Modellbahnen von Märklin, Roco, Flm., Trix, Brawa usw. Bevorzuge gern große Sammlungen, bin Barzahler u. Selbstabholer, garantiere seriöse Abwicklung. Ich freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 05608/95023, modellbahnsammler@gmx.de.

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Samml., ganze Anlagen. Zahle Höchstpreise, komme pers. vorbei. Seriöse Abwicklung. Tel.: 09701/1313. Fax: 09701/9079714.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525 /27, mobil 0151/11661343.

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche umfangreiche Gleichstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Suche Märklin-H0-Sammlungen, Einzelstücke, Anlagen (auch Anlagenabbau). Jede Größenordnung, faire Preise. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 06047/3571199, E-Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco-, Fleischmann-, Liliput-, Trix-Sammlung, gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Suche umfangreiche Spur N Sammlung. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Suche umfangreiche Spur-Z-Sammlung. Bin Barzahler und Selbstabholer! Bitte alles anbieten! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Spur N Sammlungen. Jede Größenordnung, schnelle und persönliche Abwicklung. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 3571199, Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Ich bin privater Sammler und freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Kaufe N in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

GESUCHE
Zubehör alle Baugrößen

Suche Steuerungssatz für BR 53 von Fleischmann, Art.-Nr. 4124, Ersatzteil-Nr. der Steuerung ist 424124 sowie Nr. 700405 für Schraube derselben, Artikel von Fleischmann nicht mehr lieferbar. Tel.: 06203/890686, Fax: 06203/8390091.

Preiser Weihnachtsmarktbuden 519 Marktbuden, ohne 523 Wmbuden „Christbaumschmuck" + „Spielwaren", 525 Wmbuden „Lebkuchen" + Weihnachtsmarktbd. Angebote an J. Drescher, Tel.: 03722/409823.

GESUCHE
Literatur, Video, DVD

Rail-Art-Video Emmrich (1993) Dampfschneeschleuder am Cumpes-Pass (USA), VHS-Videos Nr. 30.219/30.220/52.060/30.218. Angebote an J. Drescher, Tel.: 03722/409823.

GESUCHE
Prospekte, Kataloge, Drucksachen

Brandl's Traumanlagen Kalender 2012 und älter ges. Nur in (sehr) gutem Zustand. Nur faire Angebote – kein Wucher. M. Strudel, 07541/401633, micha.strudel@web.de.

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

SONSTIGES

www.menzels-lokschuppen.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Kleine Modelleisenbahn-Gruppe mit Betriebsanlage H0 Gleichstrom 2 Leiter in Berlin-Charlottenburg sucht Mitfahrer. Bitte melden Sie sich bei G. Moß, Tel.: 030/7417778.

www.modellbahnen-berlin.de

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

www.kieskemper-shop.de

Sponsor gesucht! Der **Franz Erhardt, Europaring 9, 51109 Köln** vertreibt Vitrinen für alle Spuren, das ist allgemein bekannt. Aber nur wenige wissen, dass ich auch eine Anlage 2,00 x 1,20 m in Spur N habe. Über der Anlage hängt eine Vitrine in die man ein- und ausfahren kann und in der Vitrine kann man 28 Züge abstellen. Jetzt müsste ich „nur noch" 2 Wendel mit 24 Weichen je 1,50 m hoch bauen. Das sind einige Euro die auf mich zukommen. Deswegen suche ich dafür einen Sponsor. Der Sponsor würde dann die Anlage, Wendel, Vitrine und das ganze rollende Material erben. Mein Sohn und Enkel haben für die Bahn „keinen Bock". Wenn das eventuell für Sie was ist, dann können Sie mit mir unverbindlich Verbindung aufnehmen. Das ganze würde dann natürlich schriftlich festgelegt werden.

www.puerner.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de.

URLAUB
Reisen, Touristik

Ferienhaus an der Schwarzwaldb. bei Triberg mit Sicht auf die Bahn, nicht direkt daneben, 4 Schlaf., Einzelh. mit Bildern, Haus u. Landsch. www.kdm-haus-am-waldrand.de.

Braunlage/Harz, komf. 3-Zi.-FeWo, 70 m², max. 5 Pers., ruhig gelegen, Talstation Wurmbergseilbahn in unm. Nähe (Skizentrum), € 39,–/Tag + € 25,– Endrein. Tel.: 02556/997625.

Liebe Inserenten!
Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte daran, Ihre Kleinanzeigen gut leserlich bei uns einzureichen. Ihre Anzeigenabteilung



Folgende Firmen wünschen ihren Kunden auf diesem Wege ein friedvolles Weihnachtsfest und ein erfolgreiches Jahr 2015

01159 Dresden, Modellbahn-Kleinserien
01187 Dresden, Schildhauer-Modellbahn, www.modellbahn-schildhauer.de
01277 Dresden, Modelltechnik - Modellbahnen, www.hempelt-modellbahn.de
01454 Wachau, SP: Elektronik Richter, www.elriwa.de
01458 Ottendorf-Okrilla, Ha0-Hartmann, www.Hartmann-Original.de
01728 Gaustritz/Dresden, Beckert-Modellbau, www.Beckert-Modellbau.de
02799 Großschönau-Waltersdorf, Figuren & Mehr, www.hauser-figuren.de
02828 Görlitz, Fohrmann-Werkzeuge GmbH, www.fohrmann.com
02829 Markersdorf, Modellbahnservice Röhricht, www.modellbahnservice-dr.de
02977 Hoyerswerda, Stärz-Modellbahn-Digital, www.firma-staerz.de
04758 Oschatz, Modellbahnshop Korn, www.modellbahnshop.de
06618 Naumburg, MB-TT Modellbau und Decals in TT, www.mb-tt.de
06667 Weißenfels, Modellbahn Ehrhardt, www.modellbahn-ehrhardt.de
08525 Plauen, Maximilian Janker Veranstaltungsbüro, www.janker-maerkte.de
09117 Chemnitz, CDT-Werbung Grünes, www.cdt-werbedruck.de
09355 Gersdorf, A-Z Dienstleister, www.modellbahnshop24.de
09496 Marienberg, Auhagen GmbH, www.Auhagen.de
09577 Niederwiesa, Hobby-Eck, www.hobby-eck.de
10115 Berlin, EmTec Embedded Technologies GmbH, www.multi-steuerung.de
10318 Berlin, Modellbahnbox Karlshorst, www.modellbahnbox.de
10789 Berlin, Michas Bahnhof, www.michas-bahnhof.de
12105 Berlin, Modellbahn Pietsch GmbH, www.modellbahn-pietsch.com
12524 Berlin, Zum alten Dampfross, www.zum-alten-dampfross.de
24146 Kiel, "De Isenboner", www.de-isenboner.de
25492 Heist, Littfinski-Daten-Technik, www.ldt-infocenter.com
31683 Obernkirchen, Bahnsteig Holtmann, www.bahnsteig-holtmann.de
31688 Nienstädt, N-Bahnkeller Schaumburg, www.n-bahnkeller.de
33604 Bielefeld, Oesling Modellbau, www.oesling-modellbau.com
34513 Waldeck, Kuswa Modellbau, www.kuswa.de
37284 Waldkappel, Jens Berndt
38855 Wernigerode, Gästehaus Mann, www.gaestehaus-mann.de
39104 Magdeburg, An- und Verkauf Topcash, www.lokomotivo.de
39108 Magdeburg, Modellbahnland Magdeburg GmbH, www.modellbahnland-magdeburg.de
40721 Hilden, ADLER Märkte GmbH, www.adler-maerkte.de
44141 Dortmund, Der Lokschuppen Dortmund GmbH, www.lokschuppen.com
44287 Dortmund, Jomo's Veranstaltungsteam, www.jomosmodellbahnmaerkte.de
45472 Mülheim, Modellbahnwerkstatt Frank Elze, www.mbw-shopsystem.de
47877 Willich-Schiefbahn, Modellbahn-Digital-Versand, www.mdvr.de
48607 Ochtrup, OVG Ochtruper, www.bv-messen.de
50670 Köln, Donnerbüchse Köln, www.donnerbuechse.com
53619 Rheinbreitbach, Kühn modell & digital, www.kuehn-modell.de
56477 Rennerod, Simplex-Team Rennerod, simplex-team-rennerod@gmx.de
58135 Hagen, Lokschuppen Hagen-Haspe, www.lokschuppenhagenhaspe.de
58256 Ennepetal, Media, www.westfalia.de
58675 Hemer, Stellwerk Kalthof, www.stellwerk-kalthof.de
63179 Obertshausen, Alix Veranstaltungs GmbH, www.gtm-spielzeugmaerkte.de
65824 Schwalbach, HaDix Handel & Dienstleistung, www.hadix-modellbahnboerse.de
66953 Pirmasens, Saemann Modelltechnik, www.saemann-aetztechnik.de
67240 Bobenheim-Rosheim, Alpha-Team, www.alpha-team-noll.de
70178 Paul Pietsch Verlage, www.transpress.de
70372 Stuttgart, Spielzeugmärkte Dr. Theurer, www.theurers-spielzeugmaerkte.de
71334 Waiblingen, Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, www.modelleisenbahn.com
71711 Murr, Kesselbauer-Funktionsmodellbau, www.kesselbauer-funktionsmodellbau.de
71720 Oberstenfeld, System Com 99 e.K., www.guenstige-loks.de
73110 Hattenhofen, Sommerfeldt GmbH, www.sommerfeldt.de
76189 Karlsruhe, Mueller-Versand, www.mueller-versand.de
78554 Aldingen, Paape-Systemvitrinen, www.system-vitrinen-paape.de
85567 Grafing, Züge & Zubehör, www.zuz-modellbahn.com
88079 Kressbronn, Spielewelt am See, www.spielewelt-am-See.de
89073 Ulm, Modellbahn Ulm, www.modellbahn-ulm.de
90402 Nürnberg, Eisenbahn Dörfler, www.eisenbahn-doerfler.de
95028 Hof/Saale, lokomobile exclusive modeltrains & cars, www.lokomobile.com
97688 Bad Kissingen, Der Schienenreiniger, www.schienenreiniger.de
99817 Eisenach, Jano Modellbau, www.jano-modellbau.de
99830 Treffurt, Lok - Doc Wevering, www.lok-doc-wevering.de
CH-7477 Filisur, Hotel Grischuna, www.grischuna-filisur.ch
PL-95100 Zgierz, Stangel Modellbau, www.stangel.pl/de

Urlaub bei Eisenbahnfreunden: Unser Landhaus mit herrl. Aussicht, umgeben von 4000 qm Garten, liegt am Nationalpark Bayerischer Wald. Erleben Sie eine Miniatur-Bahn in H0 bei uns im Haus und auf Wunsch Tipps und Tricks für die Modellbahn. Inkl. „GUTi" für freie Fahrt mit Bus und Bahn im größten Teil des Bayer. Waldes. FeWo/App. ***/**** ab € 35,–/Übernachtung. Tel.: 09928/442, www.fewo-wildfeuer.de.

Schon jetzt den nächsten Urlaub planen: www.hotel-v100-plau.de.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Nordsee Nor-Norddeich FeWo 57m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, Terrasse, Strandkorb, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–, Hausprosp. anford. Haag, 04931/13399.

Dresden – Erzgebirge: Land- u. Forsthof mit FeWo/Ferienhaus, Kleintieren u. Wildgehege a.d. Kleinbahn Hainsberg–Kipsdorf. Tel.: 03504/613921, www.landurlaub-osterzgebirge.de.

Wernigerode – Harz – zum Brocken
4 x Übernachtung im Doppelzimmer inkl. Frühstück
4 x Halbpension – 3 Gänge Menü oder Buffet
1 x Hin- und Rückfahrt mit der HSB zum Brocken
kostenfreie Nutzung der Buslinien im gesamten LK Harz
Preis pro Person im DZ € 195,– • im EZ € 235,–
Harzpension Familie Mann
Mühlental 76 • 38855 Wernigerode
Tel.: 03943/501127 • Fax: 03943/501348
www.harzpension-mann.de • mail@harzpension-mann.de

Emsland Modellbau Lingen 2015
17./18. Januar Sa./So. von 10-18 Uhr
EMSLANDHALLEN - Lindenstr. 24 a
Messe für Modellautos, Modellbahnen und RC-Modellbau
www.bv-messen.de

Modellbahnbörsen
28.12.14 und 01.02.15
Frankfurt-Höchst
Jahrhunderthalle, Pfaffenwiese 301, 65929 Frankfurt
11.01.15. und 15.02.15
Mörfelden
Bürgerhaus, Westendstr. 60, 64546 Mörfelden
Eintritt € 4,–
Öffnungszeiten: 10–15.30 Uhr
Lebenspartner und/oder Kinder unter 16 Jahre in Begleitung: EINTRITT FREI
www.hadix-modellbahnboerse.de
Kontakt: Hadix-Modellbahnbörse
Am Kronberger Hang 3 • 65824 Schwalbach
Tel.: 0177/3445473 • mail@hadix.de

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, Haustiere auf Anfrage. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

Modellbahnbörsen, jeweils von 10–14 Uhr. 13.12. (Sa.): 08056 Zwickau, Stadthalle. 14.12.: 01069 Dresden, „Alte Mensa", Mommsenstr. 13. 27.12. (Sa.): 08529 Plauen, Festhalle, 13–17 Uhr. 28.12.: 12679 Berlin „FreizeitForum" Marzahn. Info: Herzog, 0173/6360000, www.modellbahnboerse-berlin.de.

14.12.: Modellbahnbörse im Straßenbahnhof Angerbrücke, 04177 Leipzig, Jahnallee 56. Info: 034205/423077.

www.star-maerkte-team.de

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
über 30 Jahre **www.adler-maerkte.de**
14.12. Neuss, Stadthalle, Selikumer Str. 25
21.12. Bonn Bad Godesberg, Stadth. Koblenzer Str. 80
26.12. Hilden, Stadthalle, Fritz.Gressard-Platz 1
28.12. Mönchengladbach, K.-Fr. Halle, Hohenzollernstr. 15
01.01. Köln-Mülheim, Stadth. Jan-Wellem-Str./Wiener Platz.*
04.01. NEU! Bergheim, Medio.Rhein,Erft., Kon.-Adenauer-Pl. 1
11.01. Düsseldorf, Boston Club e.V. Vennhauser Allee 135
Marktzeiten 11-16 h
* 13-18 h
ADLER - Märkte GmbH - 40721 Hilden - Telleringstr. 14
Tel.: 02103-51133 - Fax: 02103-52929 - info@adler-maerkte.de

Int. Rhein-Main-Märkte
ALTES SPIELZEUG
Puppen und Modellbahnen
GERMAN TOY MARKET/GTM
1. Februar
Sonntag 10–15 Uhr
63179 Obertshausen
Bürgerhaus (OT Hausen)
Tempelhofer Str. 10
Einer der größten und ältesten Märkte dieser Art in Europa.
41 Jahre WAGNER-Spielzeugmärkte!
ALIX-Veranstaltungs GmbH
Info: Tel. 0 61 04/4 20 28, Fax 94 48 14
Nächster Termin:
25. Oktober 2015

14.12.14 bis März 15: Ausstellung Blechbahnträume 1900–1964, Spur 1, 0, Stadtilm Spur S, Museum Senftenberg, Di.–So. 12–16 Uhr. Tel.: 03573/2628.

14.12. + 21.12.: Ausstellung und Börse, jeweils von 13–17 Uhr, Modellbahnclub Nordhausen e.V., Erfurter Str. 12, 99734 Nordhausen.

www.adler-maerkte.de

28.12.: Modelleisenbahnbörse in Barbing Rathausgaststätte, v. 10–14.30 Uhr. Info.: 09951/2276 od. 015118401997 www.haasveranstaltungen.de, manfred_haas@aol.de.

29.12.: Nesselwang, Alpspitzhalle, Von-Lingg-Str. 30, Modelleisenbahn – Modellautomarkt, von 12–18 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

03.01.: Modellbahnbörse der Eisenbahnfreunde Kaufbeuren e.V., 10–15 Uhr, Pfarrheim St. Martin, Kaufbeuren, Spitaltor 4 (beim Kunsthaus). Eintritt frei. Info: Peter Hopfinger 08346/1331.

03.01.: CAM Modellauto-, Eisenbahn- und Spielzeugbörse von 12–16 Uhr, 20259 Hamburg, Hamburg-Haus, Elmsbüttel, Doormannsweg 12. Info-Tel.: 040/6482273.

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse von 10–16 Uhr. 03.01.: Erfurt, Thüringenhalle, Werner-Seelenbinder-Str. Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de.

03.01.: Modellbahnbörse, 10–16 Uhr, Jahnhalle, 77855 Achern. Info: www.modellbahn-club-achern.de.

04.01.: Rottweiler Eisenbahn-, Modellauto- und Spielzeugbörse, Lokdoktor + kostenl. Schätzung + Rep. Beratung, Bewirtung + kostenl. Parkpl., v. 11–16 Uhr, 78628 Rottweil, Stadthalle, Stadionstr. Info: R. Schulte, Tel.: 07571/64136, Fax: 64238.

04.01.: Darmstädter Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse mit Modellbahnanlage, Autos und Blech in der Orangerie, von 10–16 Uhr. Info: S. Meyer 0152/34260938.

10.01.: Große Modellbahn-, Modellauto- und Spielzeugbörse in 78315 Radolfzell - TKM „Milchwerk", von 10–16 Uhr. Info: B. Allgaier, Tel.: 07551/831146 oder www.spielzeugboerse-radolfzell.de.

11.01.: Ingolstädter Modelleisenbahn- + Spielzeugmarkt von 10–15 Uhr, in der Nibelungen Halle, 85098 Großmehring, Dammweg 1. N. Westphal, Tel.: 08405/846, www.ingolstaedter-modellbahnmarkt.de.

11.01.: Modellbahnbörse von 10–14 Uhr, im Bergbaumuseum Oelsnitz, Pflockenstraße, 09376 Oelsnitz/Erz. Tischbest. 0173/3511880.

11.01.: Modellbahn- u. Spielzeugbörse der Modellbahnfreunde Bexbach e.V., 10–16 Uhr, Höcherberg-Hallen, Bexbach. Info: kasselvolker-bexbach@t-online.de.

17.01.: 19. Modellbahn-/Modellauto- und Spielzeugbörse der Modell-EisenbahnFreunde Frankenthal e.V., von 10.30–16 Uhr, TV 1864/04 Halle, Weisenheimer Str. 56, 67245 Lambsheim, Info: MEF-Ft, Tel.: 06233/3538039, www.modellbahnboerse-frankenthal.de.

18.01.: Modellbahnbörse BUTZBACH, Autos + Spielzeug, 10–16 Uhr, 35510 Butzbach, Bürgerhaus. Info: A. Baum, 06033/7483390.

18.01.: CAM Modellauto-, Eisenbahn- und Spielzeugbörse von 10–15 Uhr, 25548 Kellinghusen, Wiesengrundhalle. Info-Tel.: 040/6482273.

18.01.: Modellbahnbörse des Eisenbahnclub Euskirchen e.V., von 11–16 Uhr, im Dorfgemeinschaftshaus 53881 Euskirchen Palmersheim Rodderbach, mit Bahndoktor Dirk, Eintritt € 3,–, Jugendliche bis 14 Jahre frei. Infos: www.ece-ev.de.

24./25.01.: Modelleisenbahnausstellung Görlitz, in der Landskron Kultur Brauerei, von 10–18 Uhr. Info: www.modell-bahnhof.de.

25.01.: Hofheimer Modelleisenbahn-Modellauto- und Spielzeugmarkt, von 10–16 Uhr, Stadthalle, Chinonplatz 4, 65719 Hofheim am Taunus. Info-Tel.: 06157/990454.

www.bv-messen.de

25.01.: CAM Modellauto-, Eisenbahn- und Spielzeugbörse von 11–15 Uhr, 21423 Winsen, Autohaus Wolperding, Schlossring. Info-Tel.: 040/6482273.

31.01.: Freiburger Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–16 Uhr, Messe, Freiburg im Breisgau. Info-Tel.: 0761/2922242, www.freiburger-spielzeugboerse.de.

AUS DER IDEENKISTE

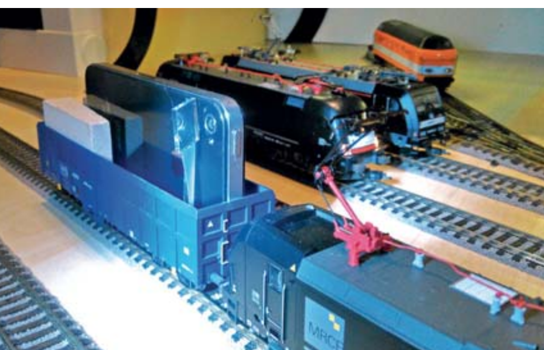
Entfernen von Spuren

◗ Beim Zusammenbau handelsüblicher Polystyrolbausätze kann es beim Verkleben schnell zu unschönen, glänzenden Flecken kommen. Abhilfe schafft hier ein Radierstift (Faber Castell Perfection 7058 B). Einfach die betroffene, trockene Stelle wegradieren. Anschließend mit Pinsel oder weicher (Zahn-)Bürste säubern. Schließlich mit einem feuchten Tuch drüberwischen. Selbstverständlich eignet sich diese Methode auch für ältere und gebrauchte Modelle. *Thomas Kunder*

Spionagezug im Maßstab 1:87

Ein Kamerazug im Eigenbau

◗ Vor dem Hintergrund der Digitalisierung im Spielbetrieb durch Kamera-Loks ist der gemeine Modelleisenbahner zur ständigen Optimierung des eigenen Anlagenbetriebes angespornt. Die Geldmittel sind jedoch fast immer begrenzt. Es lassen sich nicht alle Großprojekte gleichzeitig realisieren. Die neuen Kameraloks kosten viel Geld. Aber wie sieht die Sicht aus der eigenen Modellbahnlok aus? Um einen ersten eigenen Eindruck zu bekommen, kann man sein Smartphone mit der eingebauten Videokamera verwenden. Ich nahm dazu mein iPhone und kaufte mir dazu im Bastelgeschäft kleine Mosaikspiegel (Länge x Breite 1 bis 2 cm). Diese Spiegel habe ich mit einem guten Tesafilm unmittelbar schräg vor die Kamera des Smartphones geklebt. Der Winkel ist einfach einzustellen. Es funktioniert erstaunlich gut. Allerdings muss die Konstruktion bei Tunnels und anderen Hindernissen in der Höhe angepasst werden. Das Handy habe ich dann mit diesem Spiegel in einen offenen Waggon gelegt und mit kleinen Holzkeilen fest im Waggon arretiert. Man kann auf die Videofunktion des Handys klicken und eine Videoaufnahme von der eigenen Strecke machen. Nun kommt noch die Live-Funktion dazu. Dazu habe ich mir sowohl auf mein iPhone als auch auf mein iPad eine Babyphone-App mit Videoüberwachung heruntergeladen. Das kostet weniger als zehn Euro und ist für beide Geräte zusammen nur einmal zu bezahlen. Wird der Waggon von der Lok geschoben, ist ein einwandfreies scharfes Videobild möglich. Wird aus optischen Gründen der Wagen hinter der Lok geführt, besteht die Gefahr, dass die Fokussierung des Smart-Phones ein leicht unscharfes Bild produziert. *Klaus Busskamp*



Im offenen EAOS-Güterwagen findet das Smartphone ausreichend Platz.

Resteverwertung für Weihnachten

Eine kleine und günstige Anlage entsteht

◗ Die große Modelleisenbahn ist fast fertig gestellt und siehe da, es wurde doch nicht so genau geplant und es gibt noch einige Schienen, Häuser und Zubehör in der Bastelkiste. Mir kam im letzten Jahr die Idee einer Verwertung dieser überzähligen Bauteile für eine kleine Weihnachtswinterbastelei. Zur Kostendämpfung wurde der Schneeersatz aus dem Baumarkt besorgt. Dort kostet der Kunstschnee als Pulver oder als Tuch nur wenige Euro. Etwas weiße Wandmalfarbe war auch noch vorhanden und das Fahrpult gab es im Internet als Angebot aus einem Startpaket für zwölf Euro. Für den Teich wurden vorhandene Schulfarbe und Verpackungskunststoff verwendet. Das Schilf am Ufer entstand aus den Borsten eines Pinsels. Der Schnee besteht nur aus der dick aufgetragenen Farbe (Untergrund: ein weißes Tuch) und Schneeglitter aus dem Baumarkt. Wie zu sehen ist, muss es nicht immer teures Material aus dem Modellbahnhandel sein. Insgesamt hat die Bastelei zirka 20 Euro und einige Stunden Zeit gekostet. *Uwe Piefke*



FOTO: UWE PIEFKE

Nett anzuschauen und eine tolle Verwertung von Resten.

GUTES GELD FÜR IHREN TIPP

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.



Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Keine Angst: Hier werden nicht die Schüler gedrillt, sondern Blumendrähte verdrillt. Unser Hobby soll ja schließlich Spaß machen! Heute zeigen wir, wie sich mit einfachen Mitteln sehr gut wirkende Bäume basteln lassen, die obendrein bezahlbar sind.

Baumschule mit Drill

LAUBBÄUME

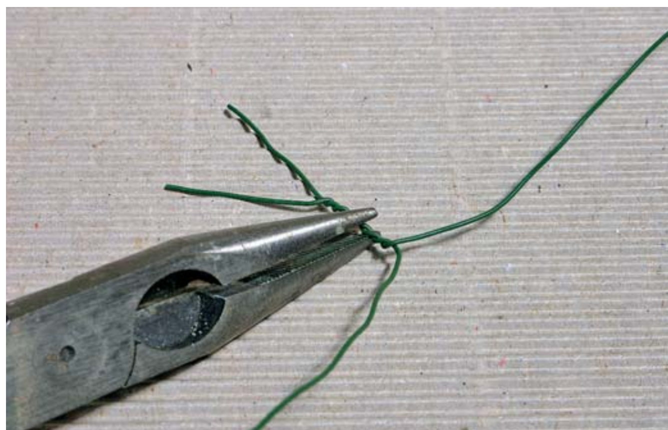
Was man verspricht, sollte man immer halten: So wollen wir nun den in MEB 11/2014 im Pilotbeitrag unserer neuen Rubrik versprochenen Baum-Modellbau angehen. Wir beginnen mit der Herstellung von Laubbäumen.

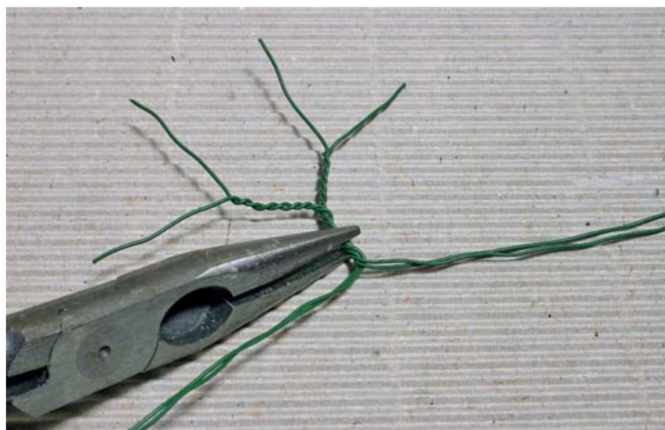
Schöne Bäume spielen eine entscheidende Rolle für die Wirkung einer Anlage. Kauft man sie fertig, sind sie oft recht teuer und sehen trotzdem meist nicht wirklich optimal aus. Was liegt also näher, als den Selbstbau auszuprobieren? Wer einmal seinen ersten Baum vollendet hat, wird feststellen, dass die Fertigung nicht schwierig ist und obendrein Spaß macht!

Die filigranen Belaubungsmatten, die der Fachmann **Foliage** oder **Belaubungsvlies** nennt, bietet der Fachhandel in unterschiedlichen Preis- und Güteklassen an. Das für die hier gezeigten Bäume verwendete Belaubungsmaterial stammt von Heki und wird in verschiedenen Farbtönen (Artikelnummern 1550 bis 1558) unter dem Namen Heki-Flor verkauft. Selbstverständlich gibt es auch Schaumstoffflocken ohne Träger-Vlies, wenn man beispielsweise Naturmaterialien beflocken möchte. Doch heute wenden wir uns ausschließlich der handfesten Technik des Baummodellbaus



Locker-flockig – so wird gebastelt! Und im übertragenen Sinne sollen die vom Sonnenlicht durchfluteten Schattenspender auch im Modell so wirken, um sehr natürlich auszuschauen – also ein klein wenig transparent. Wem die rüstige Oma wohl gerade zuwinkt?


Man beginnt immer mit einer Astgabel. Die Flachzange dient als Werkzeug, um beim Verdrillen das fertige Ende gut festzuhalten.


Zwei Astgabeln werden durch weiteres Verdrillen miteinander verbunden. Die vier Drahtenden sind zum Stamm hin noch offen.

aus Blumendraht zu, für die wir besagtes Belaubungsvlies benötigen, weil es in unseren Bäumen keine wirklich feinen Zweige gibt. Ein genialer Trick, um Bäume mit dichten Blätterkronen zu imitieren!

Patrick verwendete für seine gelungenen Bäume am Mountainbike-Parcours vor allem den Heki-Farbton Mittelgrün, der besonders gefällig wirkt. Doch kann man die mittelgrünen freilich auch gemeinsam mit andersfarbigen Bäumen anpflanzen. Denn: Ein freizügiges Mischen der Farbtöne schafft erst die natürliche Gesamtwirkung! Wer in der Vorbild-Natur ganz genau hinschaut, ist klar im Vorteil: Man will kaum glauben, wie viele **Nuancen** (so nennt man feine Farbton-Abstufungen) dort vorkommen. Also, vor allem Augen auf!

Handelsüblichen Blumendraht findet man in den Gartenbau-Abteilungen der Baumärkte oder im Bastelbedarf. Wer wenig Kraft hat, kann auch auf mit Kunststoff ummantelten Blumendraht zurückgreifen, der sich in der Regel leichter biegen lässt. Der normale Blumendraht, der komplett aus Metall besteht, ist in der Regel 0,65 Millimeter stark, lackiert oder unlackiert erhältlich und beim Kauf um kleine Holzleisten gewickelt. Wenn wir schon im Baumarkt sind, besorgen wir auch gleich noch **Dispersionskleber**, eine gräulich-weißliche Pampe, die es in Eimern oder in kleineren Töpfen gibt. Oft wird das Produkt auch als Styroporkleber bezeichnet. Weißleim, Quarzsand und Farben sollten wir ja bereits vom letzten Mal haben.

Einkäufe im Fachgeschäft und im Baumarkt


Denn: Man muss nicht zwingend die gesamte Drahtlänge sofort bis unten hin verdrillen, was insgesamt natürlich Zeit spart. Hier werden dann gleich acht Drähte auf einmal miteinander verdrillt. Je mehr Drähte sich summieren, desto mehr Kraft braucht man allerdings auch in den Fingern. Ausprobieren!

Beginnen wir nun aber endlich mit dem Basteln: Unsere Bäume wachsen lustigerweise gerade andersherum als ihre großen Vorbilder, denn wir fertigen sie von oben nach unten. Zuerst überlegen wir uns, wie hoch der Baum später ungefähr werden soll und teilen die Höhe durch zwei. Das Ergebnis (und sicherheitshalber sogar noch ein klein wenig mehr) addieren wir zur Höhe hinzu, schneiden dann mit dem Seiten-


Die Fertigung von Bäumen ist kinderleicht: Im Modellbahn-Team Blaufelden wird Hand in Hand gearbeitet; man verdrillt, bestreicht mit Dispersionskleber und besandet die Rinde.



So sieht der trockene Obstbaum-Rohling mit Rinde aus. Natürlich lassen sich auch andere Laubbaum-Arten nachbilden, wenn man die typische Form der jeweiligen Krone beachtet.

schneider zwei Drähte dieser Länge ab. Warum so viel zugegeben wird, ist eigentlich logisch: Durch das Verdrillen entsteht später eine Verkürzung – je stärker man verdrillt, desto heftiger fällt diese aus. Außerdem geht durch die Spreizung der Äste noch mehr Länge verloren, was zusätzliche Einbußen in Sachen Höhe nach sich zieht. Man sollte einfach für sich selbst ausprobieren, wie viel Draht-Zugabe man angesichts der eigenen Kraft beim Verdrillen braucht. Das bekommt man mit der Zeit ins Gefühl. Nun gilt: Besser zu lang als zu kurz, denn abschneiden kann man ja immer noch!

Jeder Einzeldraht stellt später das Ende eines Astes dar. So ist's eigentlich logisch, dass wir zunächst immer zwei Drähte verdrillen und am Ende eine Astgabel stehen lassen. Je größer der Baum werden soll, desto mehr Äste benötigt er. Als Beispiel soll der Obstbaum links im Bild dienen: Wer die Äste (also die Drahtenden) zählt, weiß ungefähr, wie viele Drähte zum Basteln eines solchen Baumes nötig sind. Man wird ziemlich erstaunt sein!

Der nächste Schritt ist dann, immer zwei der bereits verdrillten Drähte nochmals zu verdrillen und am Ende wieder eine Gabel stehen zu lassen, deren zwei Enden jeweils die vorherigen Einzeldraht-Astgabeln zieren. Also sind's im dicken Bereich nun schon vier Drähte... Auf diese Weise macht man immer weiter (die Bilder auf Seite 57 veranschaulichen das Vorgehen nochmals), bis unser Baum viele Äste und einen dicken verdrillten Stamm besitzt. Wer mag, kann einige Einzeldrähte am unteren Ende des Stammes zu knorrigen Wurzeln verdrillen, einige weitere zeigen senkrecht nach unten und dienen dazu, den Baum im Boden zu verankern.

Knorrig statt drahtig: Die Rindenstruktur

Nun hat man zwar einen schönen **Baum-Rohling**, der aber noch immer sehr drahtig ausschaut – und das im wahrsten Sinne des Wortes! Da niemand am Ende sehen soll, wie unser Baum gemacht ist, müssen wir ihm eine Rinde geben, die einerseits vollständig den Draht überdeckt und andererseits eine typische Struktur aufweist. Hier kommt unser Dispersionskleber zum Einsatz. Es hat sich bewährt, diesem etwas Weißleim beizumengen, was das Endprodukt elastischer werden lässt. Dennoch sollten wir den Baum jetzt in die optimale Form bringen und später, mit fertiger Rinde, nicht mehr zu doll verbiegen. So streichen wir ihn nun mit Kleber-Masse dick ein und streuen Quarzsand auf deren feuchte Oberfläche. Da der Sand teils in den Kleber einsinkt, schafft er zusätzliches Volumen. Man **sättigt** den Klebstoff mit Sand; das heißt, man



Ein mattes Graubraun ist stets die beste Basis für die Einfärbung der Baumrinde. Sehr realistisch zeichnet sich dank der Sandkörner bereits die Struktur ab.



Heki-Flor-Belaubungsvlies haftet sofort sehr gut, wenn man die Äste sparsam mit bewährtem Tesa-Alleskleber bestreicht.



FOTOS: ARCHIV MRG

Auflösung zu guter Letzt: Die Oma winkt ihrem Enkel, der sich mit der Ausbildung zum Triebfahrzeugführer seinen Traum erfüllte – und heute (in Begleitung) erstmals auf Strecke durfte!

bestreut ihn so lange, bis er keinen mehr aufnimmt. Das sorgt für eine optimale Rindenstruktur.

Den durchgetrockneten Baum färben wir mit matter Acrylfarbe ein. Der Farbton kann vom Bräunlichen bis ins Graugrüne reichen. Wer sich echte Bäume genau anschaut, bekommt das hin! Nach erneuter Trocknungszeit wird belaubt. Wir ziehen hierzu das (einfach mit der Schere schneidbare) Belaubungsvlies so weit auseinander, dass man sogar schon ein bisschen durchgucken kann. Denn nichts wirkt schlimmer als zu klumpige Modell-Bäume! Zum Ankleben der Foliage an die Äste eignet sich handelsüblicher Alleskleber auf Lösungsmittelbasis. □

Michael Robert Gauß



„Sacklzement, des is aa Zeit worn, dass des Bockerl kimmt", denkt sich der Grantel-Schorsch am eigentlich doch gemütlichen Haltepunkt.

Auch aus einem einfachen Kunststoffbausatz kann ein realistisch wirkendes Modell entstehen. Wir zeigen, wie man auf einfache Weise morsche Bretter darstellt.

Wetter-Bretter

Oft hört man heute in Modellbahnerkreisen, dass sich eine wirklich überzeugende, von Wind und Wetter gegerbte Holzoberfläche nur mittels Echtholz vorbildgetreu darstellen ließe. Eine solche Einschränkung würde aber viele, teils schon ältere Kunststoffbausätze, die Holzgebäude nachbilden sollen, völlig entwerten. Dabei kann man mangels Wahlmöglichkeiten auf diese Modelle nicht verzichten.

Dies wird jeder Modellbahner erkennen, der sich bayerisches Lokalbahnflair auf seine Anlage holen möchte. Denn was ist für die Nebenbahnen des Freistaates typischer als ein hölzernes Agenturgebäude? Ein vereinheitlichter Zweckbau, so einfach und wirtschaftlich wie nur irgend möglich gehalten und dennoch voller verträumter Lokalbahnromantik. Ein H0-Modell dieses dutzendfach gebauten Vorbildes gab es einst im H0-Programm von Pola. Inzwischen ist es, fälschlicherweise als Güterschuppen bezeichnet, im Faller-Hobby-Programm gelandet. Das ändert aber nichts daran, dass es sich noch immer um einen sehr schön umgesetzten und maßstäblichen Bausatz handelt. Alternativen sind derzeit nicht am Markt. Auch deshalb ist es ratsam, sich damit zu beschäftigen, wie sich auch unter Verwendung herkömmlicher Kunststoffteile authentisch verwittertes Holz recht ansprechend nachahmen lässt.

Eine Möglichkeit, dieses Ziel zu erreichen, kann auch von diesbezüglich noch ungeübten Modellbauern leicht umgesetzt werden.

Wenige Werkzeuge reichen aus

Alles, was man an speziellem Werkzeug und Material benötigt, sind eine weiche Messingbürste, diverse Pinsel sowie einige Pulver- und wasserverdünnbare Acrylfarben.

Zunächst werden alle Teile, die eine Holz-Oberfläche darstellen sollen, entsprechend ihrer Maserungsrichtung vorsichtig und ohne viel Druck mit der Messing-Drahtbürste abgerieben. Das verstärkt nicht nur den Matteffekt des späteren Farbauftrags, sondern verfeinert auch die vorhandene, etwas grob ausgefallene Maserungsstruktur. Dann werden die Teile am besten zu größeren Baugruppen zusammengeklebt. Das erleichtert die farbliche Behandlung später erheblich. Kleinere Teile, wie Fenster und Türen, werden erst ganz zum Schluss montiert. Man muss sich also nicht sklavisch an die Bauanleitung halten, sondern sollte sich eher an einem auch beim Vorbild logischen Bauablauf, vom Erstellen des Rohbaus bis hin zur Montage der letzten Anbauteile, orientieren.

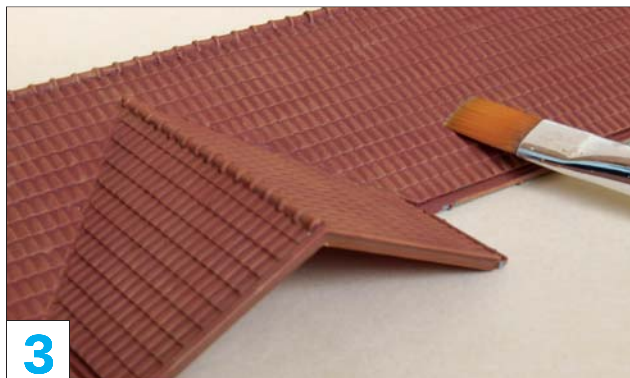
Der nächste Schritt besteht aus dem Anrühren einer Mischung aus brauner, grauer und schwarzer Acrylfarbe zu etwa gleichen Teilen. Zu guter Letzt gibt man noch etwas grünbraune Pulverfarbe hinzu und verdünnt das Ganze mit ein wenig Wasser. Die entstandene Spezialmischung



Der Bausatz von Pola/Faller besteht aus nur wenigen Kunststoffteilen. Die Außenmauern wurden bereits zusammengefügt.



Der Trick: Die Bauteile mit Holzimitation werden mit einer Messing-Bürste vorsichtig in Maserungsrichtung aufgeraut.



Das Dach wurde aus genau zugeschnittenen Kunststoffplatten neu erstellt. Es erhält einen Anstrich in mattem Rotbraun.



Die einzelnen Baugruppen sind nun in der Grundfarbe behandelt. Wer will, kann die Innenwände noch hellgrau streichen.



Leichte Lichter auf den Oberflächen setzt man mit hellgrauer Farbe und fast trocken ausgewischtem Flachpinsel (Granier-Technik).



Als letzter Bauschritt folgt das Lasieren der Bausatz-Teile mit verdünnter dunkler Farbe. Die Fenster bleiben davon ausgenommen.

sollte sich gut flüssig streichen lassen. Sie muss nicht unbedingt ganz deckend sein.

Für die Fenster- und Türrahmen wurde dieser Prozess in einem passenden Grünton wiederholt, der auf die gleiche Art und Weise erstellt wurde. Nachdem die Grundfarbe absolut matt aufgetrocknet ist, kann man die Rahmen auch schon einkleben, denn die beiden abschließenden Arbeitsschritte sind bei allen Teilen gleich.

Um Akzente auf der Holzoberfläche zu setzen und das ganze Modell authentisch wirken zu lassen, greift man zu einem nicht zu harten Flachpinsel, der vorsichtig in unverdünnte hellgraue Acrylfarbe getaucht wird. Anschließend wird der Pinsel wieder so weit auf einem kleinen, rauen Holzbrettchen oder auf einem Tuch ausgerieben, bis er fast trocken ist. Auch für diesen Schritt gilt: Weniger ist im Zweifelsfall mehr. Mit dem Flachpinsel geht man nun vorsichtig in Zick-Zack-Bewegungen entgegen der Holzmaserungsrichtung über alle Bauteile.

Je mehr das Holz der Witterung schutzlos ausgesetzt ist, desto stärker zeigen sich Farbunterschiede in der Struktur. Das bedeutet auch für ein Modell, dass die Partien, die beim Vorbild etwa noch vom Dachüberhang verdeckt sind, gleichmäßiger wirken als der Bereich, in dem die Holzverschalung auf den gemauerten Gebäudesockel trifft. Deshalb wird der untere Teil des Bausatzes entsprechend stärker mit der hellgrauen Farbe eingerieben als der obere Bereich. Bei den noch nicht eingebauten Türen geht man ebenso vor.

Nun wirkt das ganze Gebäude schon sehr überzeugend, aber der Unterschied in den beiden Farbnuancen, vom Dunkelgraubraun des Gundanstrichs zum Hellgrau der Akzente, erscheint noch zu übertrieben hart. Also mischt man ein wenig dunkelbraune bis mattschwarze Farbe mit etwa viermal so viel Wasser. Schließlich kommt noch ein Schuss Acrylverdünner hinzu, damit die Lasur in alle Ecken fließt und das Mattierungsmittel in der Farbe nicht weiß ausblüht. Nachdem auch die letzte Farbschicht durchgetrocknet ist, steht der Endmontage des Agenturgebäudes nichts mehr im Wege. Auch die Fenster wurden in der Zwischenzeit mit Mattfarbe gestrichen. Das Weiß wurde mit stark verdünntem Graubraun gebrochen. Nun kann die Fensterfolie eingeklebt werden. Da die von Pola vorgesehene Schieferdeckung nur für den Norden Frankens passt, wurde das Dach aus Dachpfannenplatten neu erstellt. Mit der beschriebenen Methode, allerdings ohne vorheriges Abbürsten, erfolgte auch hier das Aufbringen passender Farbtöne.

Farbauftrag in drei Arbeitsschritten

Nach dem Anbringen von Details kann man sich schließlich an einem authentisch verwitterten Gebäude mit morschen Brettern erfreuen, die doch eigentlich nur aus Kunststoff bestehen. ☐ *A. Bergner*

MATERIALLISTE

- Acrylfarben (Revell Aqua Color): Schwarz, Braun, Lederbraun, Panzergrau, Steingrau, Rost, Ziegelrot, Ocker, Seegrün; alle Farbtöne in matter Ausführung
- Acryllackverdünner von Tamiya
- Pulverfarben: Rostbraun und Grünbraun, zum Beispiel von H0fine
- Drahtbürste aus Messing
- Bausatz von Pola oder Faller

FOTOS: ALEXANDER BERGNER



Auch zur Straßenseite hin macht das Holzgebäude eine gute Figur. Das Vorbild stand einst an der Schmalspurbahn Eichstätt–Kinding. Es wurde Ende der 1960er-Jahre abgerissen.

Der filigrane Bausatz des Bekohlungskranes von Modellbau Veit passt in jedes kleine Bahnbetriebswerk für Schmal- oder Normalspur.

Der Einbau von Servo-Antrieben in Funktionsmodellen erfordert einige Überlegungen, damit es reibungslos läuft.

Schönheider Dreh





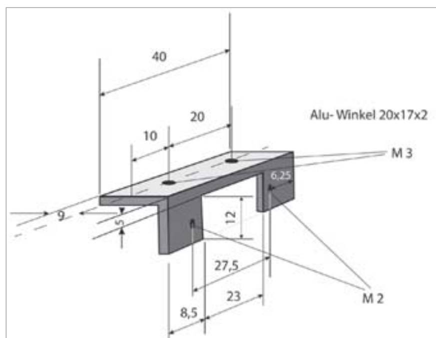
Der Bausatz nach einem Vorbild in Schönheide Süd (links) besteht aus Messingguss-, Messingätz- sowie Kunststoffteilen und ist sehr filigran und sauber ausgeführt.

Das schon länger erhältliche H0-Modell eines kleinen Bekohlungskrans von Modellbau Veit war von vornherein für den Einbau eines Antriebs für Hub- und Drehbewegung vorgesehen. Nun ist ein passender Antriebssatz mit zwei Servos und einer Steuerplatine erhältlich, mit dem sich auf einfache Weise die Bekohlungsbewegungen realisieren lassen. Damit wird das schöne Modell auf der Anlage zu einem richtigen Hingucker.

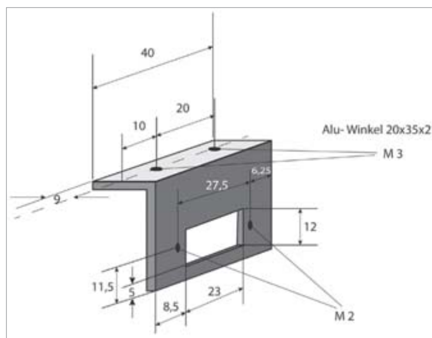
Der Kran ist mit Hilfe der ausführlichen Anleitung relativ leicht zu bauen. Er kann mit Sekundenkleber zusammengefügt werden. Wer entsprechende Erfahrung besitzt, dem ist jedoch anzuraten, das Geländer sowie das Kranpodest zu löten. Vor der Endmontage werden die Komponenten farblich behandelt, um saubere Trennkanten zu erhalten.

Da einige Montage- und Einstellarbeiten zu erledigen sind und wir uns den Einbau erleichtern wollen, stellt sich zu Beginn gleich die Frage, ob die „Untertagearbeit“ entfallen kann. Ja, sie kann, denn es liegt nahe, den Kran auf einem Montagebrett aufzubauen, das sich auch nachträglich ohne Probleme in die Anlage einsetzen lässt. Für dieses Brett gibt es keine strikten Maßvorgaben, es sollte aber so bemessen sein, dass für Antriebe und Platine ausreichend Platz vorhanden ist.

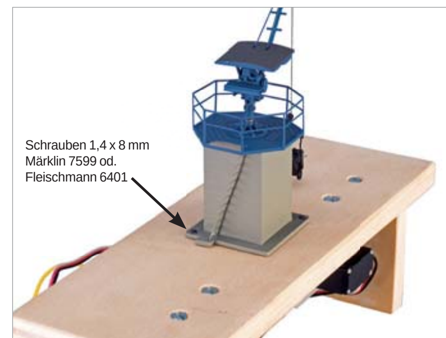
Die beiden Skizzen zeigen die Befestigungswinkel für die beiden Servos, die aus einer Alu-Winkelschiene mit den Maßen



Montagewinkel aus Alu-Profil mit Ausschnitt für den Servo, der die Drehung steuert.



Auch der Winkel für den Hebe- und Senk-Servo erhält einen passenden Ausschnitt.



Das Montagebrett trägt die Verschraubungen für den Kransockel und die Servo-Winkel.

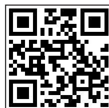
20 x 35 Millimeter angefertigt werden. Wer das kann, schneidet gleich passende Gewinde in die Winkel, ansonsten können auch Senkschrauben mit Muttern verwendet werden. Bei wenig Einbauraum kann die Platine auch außerhalb des Montagebretts platziert werden, soweit es die Anschlusskabel für die Servos zulassen. Muss man die Kabel mit dreipoligen Normsteckern verlängern, sind eventuell Entstörfilter notwendig. Es ist daher sinnvoll, alles kompakt in einem Modul unterzubringen. Das Kabel für den benötigten einpoligen Taster kann beliebig lang sein und daher bis zum Anlagenrand geführt werden.

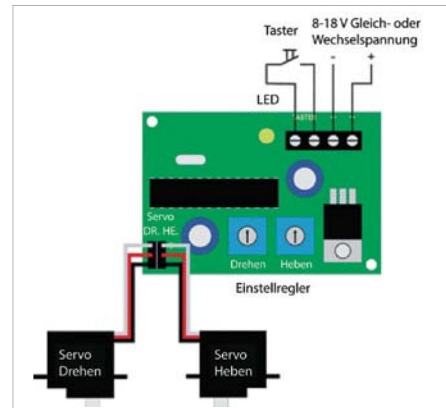
In das Montagebrett wird ein quadratischer Ausschnitt von 21 x 21 Millimetern gesägt. Dieser trägt das Drehlager, welches mit Kontaktkleber genau zentriert und dann fixiert wird. Der Kransockel hat keine Löcher. Um ihn während des Aufbaus abnehmen zu können, werden zwei diagonal versetzte Löcher (ø 1,5 Millimeter) gebohrt und angesenkt. Mit zwei 1,4 x 8 Millimeter großen Schrauben lässt sich der Kran fixieren. Später, wenn alles funktioniert, kann man sie mit etwas Kohle kaschieren.

Die Lage der Servos wird durch die jeweilige Funktion definiert. Zunächst wird der Drehservo in die Halterung eingeschraubt und dann der Stelldraht zum Mitnehmer an der Drehachse befestigt. Alle benötigten Teile liegen dem Bausatz bei. Justiert wird später. Dann wird der Servo mit dem Arm für die Hebebewegungen so eingepasst, dass das Seil durch die Öffnung des kreuzförmigen Ätzbleches (siehe Pfeil im Bild unten rechts) mittig und leichtgängig läuft. Die Servos werden dann bei angelegter Spannung jeweils in ihre Endlage gebracht. Die Hebel des Dreh-Servos und der Kranachse werden in ihrer Lage mit der beiliegenden Stellstange so zueinander eingestellt, dass der Servo den Kran um mindestens 90 Grad frei bewegen kann. Ist der Hebel des zweiten Servos für Auf und Ab in der oberen Endstellung, wird der Faden so befestigt, dass der Hunt im Bansen unten steht. Nach dem Anschließen der Kabel und des Tasters kann die Kransteuerung anhand der ausführlichen Anleitung programmiert werden. Das geschieht mit den beiden Potenziometern und dem Taster. Im Ergebnis erhält man einen automatischen oder halbautomatischen Ablauf, der einfach mit dem Taster gestartet wird. Drehwinkel und Hubhöhe sind genauso einstellbar wie die dazugehörigen Zeitabschnitte. Ist die Programmierung zur Zufriedenheit ausgefallen, kann das Modul in die Anlage integriert werden. Viel Spaß nun beim Bekohlen. ☐

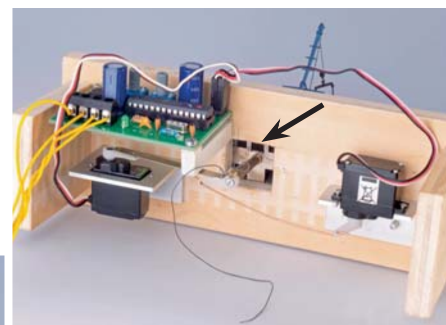
Rainer Albrecht

»Auf Ihrem Smartphone«
Scannen Sie diesen QR-Code und sehen sie den Veit-Kohlenkran in Bewegung. Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR

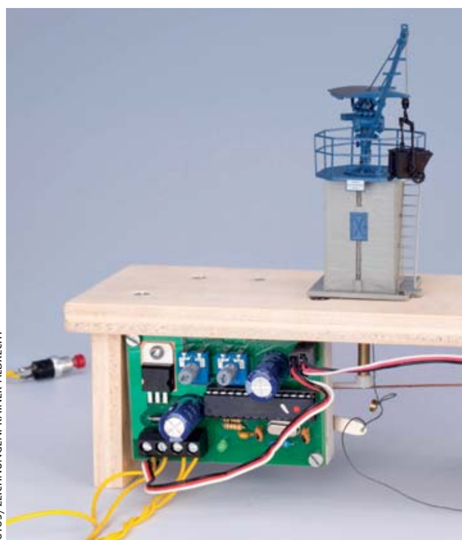




Die Steuerplatine enthält die Anschlüsse für beide Servos, einen Taster und die Versorgungsspannung. Die zwei Potenziometer dienen der Programmierung.



Die Platine ist mit zwei Kunststoffwinkeln befestigt, rechts sitzt der Servo für die Drehbewegung.



Auf engem Raum konnten alle notwendigen Komponenten für die Bewegung des Krans einbaufertig untergebracht werden.

FOTOS/ZEICHNUNGEN: RAINER ALBRECHT


Die Lokfronten sehen nicht nur auf den ersten Blick ausgezeichnet aus. Über einige Feinheiten mögen Experten streiten.

Nach fast 40 Jahren der Roco-151 aus Röwa-Formen ist nun eine komplette Neukonstruktion erschienen. Wir testen die DCC-Ausführung des H0-Modells mit Sound.

„Das Beste der 70er ...

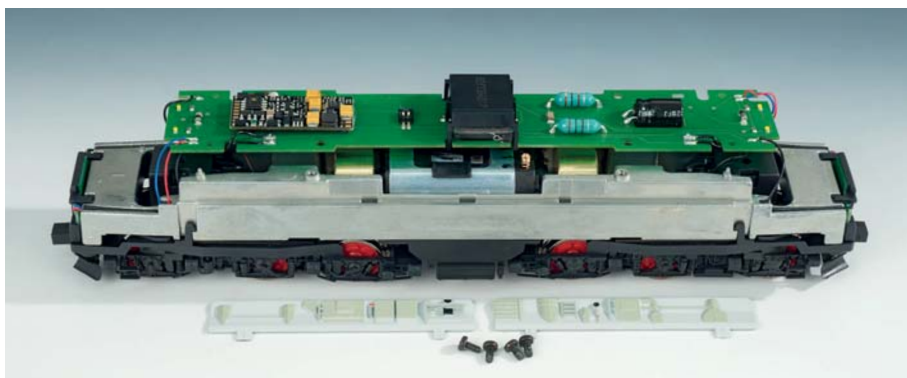
... Und ein Hit von Heute". Dieser leicht verkürzte Slogan vieler um den Mainstream bemühter Radiostationen passt auch zur 151 der DB. Auch 40 Jahre nach Ablieferung der ersten Maschinen, damals noch im schönen Grün, sind die schweren Güterzugloks unermüdlich im Einsatz, sowohl in Diensten von DB Schenker als auch bei einigen Privaten. Fast so alt wie das Vorbild ist heute auch das Röwa-Modell, aus dessen Formen Roco über Jahrzehnte seine 151 schuf. Vor zwei Jahren wurde schließlich eine komplette Neukonstruktion angekündigt.

Das Modell einer schweren Güterzuglok muss auch einen ordentlichen Zug ziehen, dachten wir uns und haben mal eben 80 Achsen angehängt, dazu noch 3,2 Kilogramm Beladung. Das Gleichstrom-Modell ist mit sechs angetriebenen Radsätzen ausgestattet, die beiden äußeren in jedem Drehgestell sind mit je zwei Haftreifen versehen. Die Testlok spürte zwar die Last, das Getriebe gab hörbare und, ganz ohne Sounddecoder, realistische Brummlaute in engen Kurven von sich, aber Zugkraftdefizite konnten wir nicht feststellen.

Mit Digitalsound wirkt die 151 vor einem schweren Zug noch einmal authentischer, da macht das Testen Spaß. Auch die gemessenen und im Decoder eingestellten Geschwindigkeiten geben keinen Anlass zu Beanstandungen. Die beiden Schwungmassen sorgen für einen Auslauf von maximal neun Zentimetern, zusätzlich hilft ein Pufferkondensator der Lok, etwaige stromlose Gleisstücke zu überwinden.

Beste Fahr- und Zugeigenschaften

Die Neukonstruktion hinterlässt insgesamt einen sehr soliden und sauberen Eindruck. Die Lackierung in Chromoxidgrün und Schwarz ist angenehm seidenmatt, die Zierlinie und die silberne Einfassung der Seitenfenster sind weitestgehend exakt ausgeführt. Auch die dem Ablieferungszustand von 1974 entsprechende Beschriftung ist ohne Makel.


Einen sehr aufgeräumten Eindruck hinterlässt das geöffnete Modell. Unter der Hauptplatine mit Sounddecoder und Lautsprecher verbirgt sich der kräftige Motor mit zwei Schwungmassen.

FOTOS: BAUER-PORTNER





Filigrane Stromabnehmer, feine Leitungen und eingesetzte, geätzte Gitter zeichnen den Dachbereich der 151 aus.

Beim Zurüsten meint es Roco etwas zu gut und sieht auch an den in Fahrtrichtung linken Lok-Ecken eine Bohrung für den Heizschlauch vor, den die Original-151 nie besaß. Problematisch erweist sich die Qualität einiger Ansetzteile: Die Einsätze der seitlichen Lüftergitter weisen an den Angussstellen teilweise kleine Unsauberkeiten auf, hier fehlt etwas Material. Auch die geätzten Trittbleche auf dem Dach wirken etwas grob, die Biegungen für die vielen Haltenasen fallen auch ohne Lupe auf. Streiten mag man sich über die Lampeneinfassungen. Für manche dürften sie etwas zu weit vorstehen, die meisten Modellbahner werden sich über den glänzenden Eindruck der verchromten Ausführung freuen. Die Beleuchtung, die auch die Führerstände mit einschließt, gibt keinen Grund zur Klage. Das rote Schlusslicht kann man digital, aber auch analog über einen Mikroschalter auf der Platine ausschalten. □ *A. Bauer-Portner*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Roco
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** 73401
- **Antrieb:** Vom Mittelmotor mit zwei Schwungmassen über Schneckengetriebe auf alle Radsätze
- **Haftreifen:** Vier
- **Vmin (Fst. 1):** ‹ 1 km/h
- **Vmax (Fst. 28):** 126 km/h
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall
- **Gewicht:** 517 Gramm
- **Beleuchtung:** LED-Lichtwechsel
- **Preis:** 309 Euro (UVP)

Im MEB 05/2014 stand hier noch die 194 von Roco, nun hat sich die Ablösung vor dem Lokschuppen breit gemacht. Rocos Neukonstruktion hinterlässt einen sehr guten Eindruck.

An formneuen N-Modellen herrscht derzeit kein Mangel, Arnold/Hornby trägt mit seinen Auslieferungen maßgeblich zur Bereicherung des Angebotes im Maßstab 1:160 bei.

0,4 Fuß-Container

Noch ein N-Modell der DR-250? Ja gerne, schließlich unterscheiden sich Vorserien- und Serienloks auffällig, und Arnold wählte nun vernünftigerweise die ersten drei Exemplare dieser Erfolgsbaureihe als Vorbild. Große Führerstandsfenster, Sicken nur unterhalb der seitlichen Lüftergitter und ein hoch liegendes drittes Spitzenlicht kennzeichnen die drei Prototypen der 250 wie auch das Arnold-Modell.

Die Modellumsetzung zeigt rundum Erfreuliches: Das Gehäuse ist konturenscharf graviert, einwandfrei lackiert und bedruckt. Der Zierstreifen und die Blende um die Frontlampen sind trennscharf, auch die Lackierung der feinen Türklinken, Scheibenwischer und Fensterrahmen ist fehlerfrei. Durch die Fenster sind die eingerichteten Führerstände zu bewundern, in den Türfenstern leider auch die Platine und der Lokrahmen. Die lupenreine Beschriftung entspricht mit dem Abnahmedatum „30.8.74“ dem Ablieferungszustand. Die Handläufe an den Einstiegen und alle weiteren Haltestangen und -griffe sind erfreulicherweise angraviert, in diesem Maßstab die bessere Lösung. Angesetzt sind das sehr feine Signalhorn, das Heizkabel und der Aufstieg (aus Stabilitätsgründen in falscher Form) vorne rechts am Pufferträger. Die kompliziert aufgebauten Drehgestelle wurden sehr realistisch und mit großer Tiefe nachgebildet. Dass sich die

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Arnold/Hornby
- **Nenngröße:** N
- **Bestellnummer:** HN2213
- **Antrieb:** Mittelmotor über Schneckengetriebe auf vier Radsätze
- **Haftreifen:** Vier
- **Vmin (2,7 Volt):** 2 km/h
- **Vmax (12 Volt):** 190 km/h
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall
- **Gewicht:** 77 Gramm
- **Beleuchtung:** LED-Lichtwechsel
- **Preis:** 169,90 Euro (UVP)

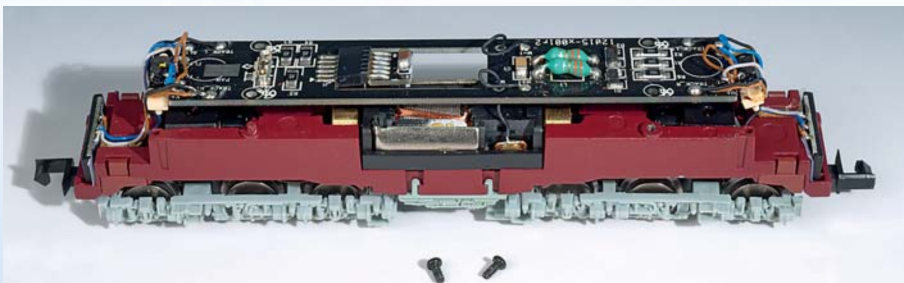




Auch in N ist eine feine Ausführung des Dachgartens mit zierlichen Stromabnehmern und Isolatoren machbar.



Der eingerichtete Führerstand, die Lampeneinfassungen und das Trittblech über den Puffern können überzeugen.



In Fahrzeugfarbe präsentiert sich der schwere Metallrahmen. Leider reichte der Platz nur für eine sechspolige Schnittstelle, auch ein Lautsprecher ist nicht vorgesehen.

Bremsbacken nicht in Radebene befinden, fällt nicht auf. Das Modell liegt sehr schön niedrig auf dem Gleis, da stört kein Luftspalt zwischen Drehgestell und Lokkasten. Beidseitig ist jeweils eine Kulissenmechanik eingebaut. Zurüstteile oder ein Austauschteil für den Pufferträger sind nicht beigelegt, diesbezüglich war man bei Arnold mit den TRAXX-Modellen schon weiter. Der Dachbereich ist grundsätzlich vorzüglich ausgefallen, leider enden aber die feinen Antriebe für die Stromabnehmer im Nichts. Die im Dachaufbau eingesetzten, geätzten Lüftergitter entsprechen nicht der Vorserien-Bauform.

Die Fahreigenschaften sind ausgewogen, die 250 könnte aber etwas langsamer laufen. Die Geräuschentwicklung ist bei höheren Geschwindigkeiten vernehmbar, ein Problem der hohen Übersetzung. Der Auslauf beträgt wegen der kleinen Schwungmassen nur zwei Zentimeter. Die LED-Beleuchtung mit Weiß-Rot-Lichtwechsel wirkt vorbildgerecht auf die nebeneinander liegenden Lampen, erscheint aber in beiden Farben deutlich zu hell und trotz symmetrischem Lichtleiter ein wenig ungleichmäßig. Ein Oberleitungsbetrieb ist möglich, auf der Platine befindet sich, von der Betriebsanleitung unerwähnt, ein Umschalter.

Das tatsächlich 0,4 Fuß lange Modell, hundert mal kleiner als ein langer Container, ist insgesamt eine Empfehlung. □ *abp*

Wie ein Aquarium wirkt der Führerstand der Vorserien-250 mit seinen großen Fenstern.



Trotz der im G-Segment üblichen Detaillierungskompromisse macht Pikos neue V 36 in schwarz-roter DB-Lackierung eine gute Figur.

FOTO: OLAF HAENSCH

Pünktlich zum Fest gelangte Pikos neuer Gartenbahn-Diesel in den Handel. Die V 36 auf 45-Millimeter-Spur feierte in einer Bundesbahn-Variante der 1960er-Jahre Premiere.

Sonneberger Weihnachtslok



FOTOS (3): BAUER-PORTNER

Nach dem Lösen von sechs Schrauben ist das Gehäuse abnehmbar. Vorne findet bei Bedarf ein Lautsprecher Platz, das Führerhaus (rechts im Bild) kann einen Decoder aufnehmen.

Ob die neue Gartenbahn-Rangierlokomotive V 36 der Bundesbahn-Epoche III auf René Wilfers privatem Weihnachts-Wunschzettel stand, ist nicht überliefert. Auf der Wunschliste des Piko-Inhabers für das diesjährige Weihnachtsgeschäft stand das G-Modell in jedem Fall. Wie von der inzwischen 65-jährigen Sonneberger Traditionsfirma gewohnt, stand auch diese Neuheit wieder pünktlich in den Regalen. Ende Oktober 2014 stellte Wilfer den Medien das neue Produkt vor.

Das Vorbild V 36 150 war 1947 von Holmag aus noch vorhandenen Teilen der Wehrmachts-Bauart WR 360 C 14 gefer-

tigt worden, kam bei der Deutschen Bundesbahn vor allem rund um Kassel und Fulda zu Nebenbahneinsätzen, erhielt noch eine Computernummer und stand bis zur Abstellung 1977 im Dienst.

Mit 322 Millimetern entspricht das Modell in seiner Länge über Puffer einem

Einfache Detaillierung – guter Gesamteindruck

Maßstab von etwa 1:28,5. Der vorgesehenen Verwendung im Freien geschuldet, sind viele Details vereinfacht dargestellt und fester Teil des Gehäuses. Dennoch kann man der Lok einen gelungenen Gesamteindruck bescheinigen. In ihrer Größe und Robustheit ist sie so auch gut für Kinder geeignet, wobei Piko ein Mindestalter von 14 Jahren empfiehlt. Die einzeln angesetzten Teile wie Läutewerk und Typhon sind gesteckt. Lediglich bei den Griffstangen ist vorstellbar, dass sie auch einmal zwischen den Grashalmen im Garten verloren gehen könnten.

Der Antrieb erfolgt über alle Räder. Die Zugkraft ist dank genügender Masse und eines Haftreifens angemessen. Die Stromaufnahme erfolgt sicher über die Räder und vier zusätzliche Schleifer. Mit seinem Knickrahmen bewältigt das Modell Radien von 600 Millimetern. Sein Fahrverhalten ist ausgewogen, das Fahrgeräusch des spritzwassergeschützten Antriebs angenehm leise. Das undigitalisiert ausgelieferte Modell fährt bereits bei unter 1,5 Volt an und hält eine wunderbar langsame Kriechgeschwindigkeit. Die Maximalgeschwindigkeit ist allerdings stark überhöht. Bei etwa 2,5 bis 3 Volt leuchten die Spitzensignal-LED fahrtrichtungsabhängig auf, wobei die Farbe des Lichts den Original-Loklaternen entsprechend durchaus wärmer sein könnte. Das Modell ist optional leicht mit Decoder und Sound auszustatten. Gartenbahner erhalten mit ihm ein kompaktes, betriebssicheres und gefälliges Zugpferd, das unterschiedlichsten Aufgaben gerecht wird. Daher dürfte Pikos V 36 noch lange vor der nächsten Gartensaison schon ihre Runden um so manchen Weihnachtsbaum drehen. ☐ *Olaf Haensch*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Piko
- **Nenngröße:** G
- **Bestellnummer:** 37530
- **Antrieb:** Fünfpol-Motor im Rahmen, über Schnecke-Stirnradgetriebe und Kardanwelle auf alle Achsen
- **Haftreifen:** Einer, hinten rechts
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Gewicht:** etwa 2800 Gramm
- **Beleuchtung:** LED-Spitzenlicht (fahrtrichtungsabhängig), Führerstand
- **Preis:** 300 Euro (UVP)



Die Wiedergabe der wesentlichen Merkmale der Baureihe stimmt, im Vergleich mit dem konkreten Vorbild gibt es jedoch einige Unterschiede.

Lokführer René wird auch bei der V36 mitgeliefert. Die Anschriften sind exakt aufgedruckt. Die Räder bestehen komplett aus Metall.



Bei der Suche nach beliebten und in großen Stückzahlen erbauten Vorbildern hilft manchmal der Blick über die Grenzen: Piko blickte zu Recht in die Schweiz.

Drei-Sechs die Erste



Ein kleines Schmuckstück nach populärem Vorbild ist Pikos 1:160-Umsetzung der Schweizer Schnell- und Personenzuglok geworden.

Es ist schon erstaunlich, wie weit sich heutige Großserien-Modelle an die Feinheit früherer Kleinserienfertigung angenähert haben. Wer ein N-Modell einer Schweizer Altbau-E-Lok suchte, war meist auf die Erzeugnisse schweizerisch-fernöstlicher Edelschmieden angewiesen. Nun überrascht Piko mit der vorzüglichen Umsetzung einer Standard-Baureihe, die über 70 Jahre die Schienen im Alpenland prägte (siehe Seite 32).

Auf den ersten Blick, der bei E-Lok-Modellen meist auf das Dach fällt, überraschen schon die zierlichen und endlich auch bei einem Großserien-Modell maßstäblich schmalen, aus Metall gefertigten Stromabnehmer. Der Dachgarten der Piko-Lok glänzt auch sonst mit Feinheiten: Nietenreihen, Laufbretter, dünne Dachleitungen aus Draht, Isolatoren und Widerstände machen einen sehr schönen Eindruck.

Aus Metall sind auch die zierlichen Haltegriffe und Aufstiegsleitern an den Lokenden. Für den Einsatz auf großen Radien und für die Vitrine liegen diese Bauteile lobenswerterweise auch in unverkürzter Ausführung bei. An den Lokfronten gefallen die fast maßstäblich ausgefallenen Lampen, feine Stangenpuffer und Übergangsbleche. Diese Details weisen auf die Nachbildung der Ursprungsausführung der Lokbaureihe hin, als Vorbild wurde mit der Nummer 10601 die erste ihrer Art gewählt. Nicht ganz passen will jedoch die Nachbildung des Signum-Magneten am Vorlauf-Drehgestell, und zur Direktionsbezeichnung „2" an den Führerständen gehört eigentlich die ursprüngliche Loknummer 10301. Die Anschriften sind jedoch lupenrein ausgefallen, Lok- und Fabrikschilder glänzen mit messingfarbenen Buchstaben und Ziffern. Auch die Lackierung ist makellos. Lobend zu erwähnen sind die braun abgesetzten Scheibenwischer, die realistische Farbe der Inneneinrichtung und der freie Blick durch die Führerstände, in denen die Führerpulte nachgebildet sind.

Feine Details an allen Ecken und Enden

Die asymmetrische Ausführung der Ae 3/6 I ist auch im Modell richtig umgesetzt. Dies betrifft nicht nur die Unterschiede zwischen Antriebs- und Apparate-Seite, sondern auch die Vorbauten. Die Getriebeabdeckung wirkt zunächst etwas dick, entspricht so aber exakt dem Vorbild. Um so dünner sind die Speichen und auch die Radreifen ausgefallen, eine Augenweide. In diesem Punkt schneiden die eingangs genannten Edel-Modelle um vieles schlechter ab.

Die Beleuchtung mittels LED berücksichtigt den Schweizer Lichtwechsel mit einem weißen Licht auf der in Fahrtrichtung hinteren rechten Seite. Die Helligkeit des Dreilicht-Spitzensignals wirkt leider etwas ungleichmäßig.

Das Fahrwerk ist sinnvoll und betriebssicher konstruiert. Alle Radsätze werden zur Stromabnahme herangezogen, die drei gefederten Laufradsätze diagonal jeweils für einen Pol. Die Laufgestelle sind beide kulissengeführt und tragen die NEM-Kupplungsaufnahme. Die Fahreigenschaften sind grundsätzlich ausgeglichen: Das Modell läuft mit noch annehmbarer Laut-



In der Ansicht von schräg oben wissen nicht nur die filigranen Pantografen zu überzeugen, das Modell zeigt so auch die antriebslose Apparate-Seite mit feinen Speichenrädern.

FOTOS: RAINER ALBRECHT

stärke, allerdings etwas zu schnell, sowohl was die Mindest- als auch die Höchstgeschwindigkeit betrifft. Aus letzterer beträgt der Auslauf gute sieben Zentimeter.

Insgesamt macht Piko mit seiner zweiten Altbau-E-Lok für die Spur N ein sehr gutes Angebot, nicht nur für Freunde der Schweizer Bahnen. □ *A. Bauer-Portner*



Im Lokinneren sind trotz engem Raum eine wirkungsvolle Schwungmasse und die PluX-12-Schnittstelle untergebracht.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Piko
- **Nenngröße:** N
- **Bestellnummer:** 40320
- **Antrieb:** Mittelmotor über Schneckengetriebe auf drei Treibachsen
- **Haftreifen:** Zwei, diagonal angeordnet
- **Vmin (2 Volt):** 7 km/h
- **Vmax (12 Volt):** 176 km/h
- **Gehäuse:** Metall (außer Vorbauten)
- **Fahrwerk:** Metall
- **Gewicht:** 77 Gramm
- **Beleuchtung:** LED-Lichtwechsel
- **Preis:** 235 Euro (UVP)



Auch wenn der Hemmschuh auf eine Störung hindeutet: Die IV K in TTe läuft ruhig und störungsfrei.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Absolut zierliche und betriebssichere Ausführung; sehr gute Fahreigenschaften; bereits mehrere Varianten verfügbar*

KONTRA: –

PREIS: *599 Euro*

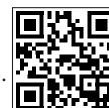
URTEILE: ☒☒☒☒☒



Ein Meisterwerk von Modellbau Veit erfreut nun die TT-Bahner: das Modell einer Schmalspurlok schlechthin.

IV K-lein

»Auf Ihrem Smartphone«
Scannen Sie diesen QR-Code und sehen die die IV K von Modellbau Veit in Betrieb. Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR



Die IV K im Maßstab 1:120 wird etliche TT-Bahner dazu animieren, einen Schmalspurteil auf ihrer Anlage zu ergänzen oder mit einem neuen Projekt zu beginnen. Seit etwa einem Jahr sind die nur 75 Millimeter langen Modellchen erhältlich. Als Messe-Sondermodell gibt es nun mit der 99 534 auch eine Variante mit offenen Führerstandsklappen. Außerdem sind als Fertigmodelle die 99 606 und die 99 1590-1 zu haben. Dank Faulhaber-Motor glänzen die Loks nicht nur durch feinste Detaillierung, sondern auch mit besten Fahreigenschaften, wie unser Film zeigt. ☐ *abp*

Beckmann liefert eine komplett überarbeitete Plasser & Theurer-Gleisstopfmaschine für TT aus.

Universalgenie



Die TT-Modelle zeichnen sich durch zahlreiche angesetzte Teile aus.

Aus neuen Formen stammt das Modell einer Gleisstopfmaschine der 07-Serie von Plasser & Theurer. Das universelle Gleisbaufahrzeug war und ist quasi weltweit im Einsatz. Bei Beckmann sind nun DB-, DR- und Wiebe-Versionen zu haben. Die fein detaillierten und sauber bedruckten Modelle besitzen keinen Antrieb, können aber dem Vorbild entsprechend auch in Bauzügen mitgeschleppt werden. Zurüstteile für die Pufferträger liegen bei. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Detaillierte und maßstäbliche Ausführung, gutes Finish*

KONTRA: *Kulissenmechanik in Führerständen sichtbar*

PREIS: *110 Euro*

URTEILE: ☒☒☒☒

KOMPAKT

Piko: 141 447 für Epoche IV



Die 141 von Piko in der ozeanblau/beigefarbenen Epoche-IV-Lackierung kann mit den teils mehr als doppelt so teuren Modellen der Mitbewerber locker mithalten. Die H0-Lok ist sehr gut detailliert und für den Anlagenbetrieb bestens vorbereitet. Schade, dass die Farbtrennkante beim Testmuster nicht ganz akkurat ausgefallen ist. Auch die Höhe des Farbstreifens ist in Bezug auf die von Piko gewählte Loknummer zu niedrig ausgefallen. ☐ *kf*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Preis; Detaillierung und Gesamteindruck; Fahreigenschaften*

KONTRA: *Unsauberer und zu niedriger blauer Farbstreifen*

PREIS: *119,99 Euro*

URTEILE: ☒☒☒☒



Moderner internationaler Ladungsverkehr im Maßstab 1:87.

Lemke/Mehano liefert zwei neue DB AG-Tragwagen mit Wechselbehältern für H0-Bahner.

Im Wechsel

Speziell für die Beförderung von Jumbo-Wechselbehältern bestellte die DB AG 200 Sgkkms 698. Ab 2001 wurden weitere 140 Wagen nachbeschafft, die als Sgkkms 698.1 bezeichnet werden. Diese Tragwagen hat Mehano als Vorbild genommen. Sie haben eine auf 845 Millimeter über Schienenoberkante abgesenkte Ladefläche zur Aufnahme der 3,18 Meter hohen Wechselbehälter. So sind auch bei eingeschränktem Streckenprofil im internationalen Verkehr freizügige Transporte möglich. Der Einsatz erfolgt überwiegend im Automobil-Zulieferverkehr. Die Modelle sind mit schönen Wechselpritschen beziehungsweise mit einem Tankcontainer beladen und sauber bedruckt. Leider hat man die Drehgestelle äußerst einfach nachgebildet, was im Anlagenbetrieb allerdings kaum störend auffällt. Ansonsten entsprechen die Güterwagen in allen wichtigen Details dem Vorbild. ☐ *kf*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gesamteindruck; saubere Bedruckung*

KONTRA: *Drehgestelle sehr einfach dargestellt*

PREIS: *je Wagen 29,90 Euro (UVP)*

URTEILE:



Auch ohne Beladung ist der H0-Wagen eine Zierde für Güterzüge.

Bei L. S. Models ist ein Autotransporter erschienen, dessen Vorbild auch in Deutschland unterwegs ist.

Blickfang

Mit der schmucken „PRESS"-110 043 in „National Express"-Farben ist derzeit ein fotogener Autozug in Deutschland unterwegs. Hinter der Lok sind recht neue „MOSOLF"-Autotransporteinheiten eingereiht, welche L.S. Models nun im Modell nachgebildet hat. Die Spedition Mosolf aus Kirchheim/Teck ist europaweit in der Autologistik mit Lkw und Ganzzügen tätig.

Insofern braucht man von dem superdetaillierten Modell gleich eine ganze Menge, angesichts des Preises eher etwas für Schlossbesitzer. Doch auch eine einzelne, zur Überführung eingereihte Doppeleinheit würde ein schönes Bild in einem Epoche-VI-Güterzug machen. Am Laerrs überzeugen die umfangreiche und lupenscharfe Bedruckung ebenso wie die vielen filigranen Ansetzteile, beispielsweise die drei beweglichen Überfahr-Klappen am Oberdeck. Beigelegt sind über 100 Radvorleger. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Feinste Detaillierung vom Wagenboden bis zum Oberdeck*

KONTRA: *Preis*

PREIS: *310 Euro (UVP für Vierer-Set)*

URTEILE:

Wie-Mo bringt Eas-Wagen von Tillig in TT mit Sonderdruck in Kleinauflage.

Planerfüllung

Mit einem weiteren Wie-Mo-Exklusivset beendet der alteingesessene Münsteraner Händler seine Sonderserie „Baustoffpendel". Die Anschriften zum Zuglauf über die Muldentalbahn passen zu den bisherigen Modellen. Das TT-Set beinhaltet drei Wagen von Tillig, bedruckt mit verschiedenen Parolen der DR-Epoche IV, wie „Sand aus Biesern für den Aufbau des Sozialismus!". Ein Wagen hat Buckelblechtüren und eine abweichende Stirnseite. Ein weiterer ist mit Tauschtüren ausgestattet. ☐ *oh*



Die Wagen unterscheiden sich in konstruktiven Details, in der Lackierung sowie durch die Parolen.



Die Kreideaufschriften halten im Modell nicht nur, bis es regnet.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Zusammenstellung des Sets; zu öffnende Türen; Qualität der Bedruckung*

KONTRA: *Kreideaufschriften auf beiden Waggonseiten identisch*

PREIS: *99,90 Euro*

URTEILE:



Das hochdetaillierte Wagenmodell weiß seine Technik geschickt zu verbergen. Nichts weist auf die Spiel-Funktionen hin.

Ein seltenes Bahnfahrzeug mit interessantem Innenleben präsentiert ESU. Der Hilfszug-Gerätewagen beinhaltet präzise Messtechnik für die H0-Modellbahn.

Millimetergenau

Schon die reine Modellumsetzung eines Hilfszugwagens ist eine gute Idee von ESU. Der Gerätewagen stellt schon durch sein ungewöhnliches Aussehen eine Bereicherung für viele Modellgleise dar. Neben der abgebildeten grünen Version entsprechend der Epoche III ist der Wagen auch in Gelb und in Rot für die Epochen IV und V zu haben. Die Beschriftung der Gerätekisten unterhalb des Rahmens liest sich wie ein Lehrbuch zum Eisenbahnwesen und belegt den hohen Aufwand, der beim Vorbild für Hilfseinsätze erforderlich ist, von Acetylen- und Sauerstoff-Flaschen bis hin zum Hemmschuh. Die Nachbildung der Schwanenhals-Drehgestelle ist genauso gelungen wie die der Stirnfronten mit etlichen, hilfszugtypischen Details.



Interessante Details sind an allen Wagenseiten zu entdecken.

Doch erst aufs Gleis gestellt, erwacht das Modell zur ganzen Pracht. Mit sechs digital anzusteuernden Lichtfunktionen lassen sich die fahrtrichtungsabhängigen Stirnlampen, das unterhalb des Daches an 18 Stellen angebrachte Arbeitslicht sowie die Innenbeleuchtung schalten. Hell und realistisch erleuchtet, ist das Modell ein echter Blickfang.

Der Clou und der eigentliche Antrieb für ESU bei der Modellentwicklung sind jedoch die Messfunktionen: Die beiden LCD-Displays zur Anzeige der Messergebnisse sind auf beiden Wagenseiten hinter zwei ganz leicht abnehmbaren Wandteilen verborgen. Über die „MODE"-Funktion lässt sich zwischen aktuell gefahrener, Maximal- und Durchschnittsgeschwindigkeit wählen sowie die zurückgelegte Strecke und die dabei abgelaufene Zeit anzeigen. Zusätzlich wird die Gleisspannung ausgegeben, so kann beispielsweise die Qualität der Spannungsversorgung auf der Modellbahn geprüft werden.

Im Analog-Betrieb bleibt die gesamte Beleuchtung eingeschaltet, die Anzeigen des Displays können über zwei leider etwas fummelig zu bedienende Mikro-Taster verändert werden. Eine attraktive und sinnvolle Innovation. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; sehr gut detailliert; schöne Lichteffekte; sinnvolle Messfunktionen; für DC und AC*

KONTRA: *Mikrotaster*

PREIS: *179,00 Euro (UVP)*

URTEILE: ⊠⊠⊠⊠◪



„Sag mal, Kollege, der Hilfszugwagen ist doch nur für 120 Sachen zugelassen. Und was steht da auf der Anzeige?" – „Das war die 215!"

KOMPAKT

Kibri: Magirus mit Fuchs-Bagger für H0

Eine auffallende Kombination zweier Klassiker hat Kibri in einem Kunststoff-Bausatz realisiert: Der Magirus-Eckhauber der Baujahre 1953 bis 71 trägt einen Fuchs-Bagger, typisch für denselben Zeitraum, als Aufbau. Der recht detaillierte Bausatz lässt sich einfach montieren, wenn man die Anleitung genau beachtet. Profis färben die Bauteile vorher mit der Airbrush-Pistole ein und ersetzen vielleicht einige Anbauteile wie Spiegel, Scheinwerfer und Peilstangen durch filigranere Versionen. □ *abp*



AUF EINEN BLICK

PRO: *Überwiegend detaillierte Bauteile; einfacher Zusammenbau*

KONTRA: *Einige Teile eher grob*

PREIS: *19,95 Euro*

URTEILE: ⊠⊠⊠⊠

Auhagen liefert einen geräumigen H0-Bahnsteig mit filigraner Überdachung.

Schmuckstück



Sehnsuchtsort: An die gute alte Zeit erinnert diese Überdachung.

Mit einer Breite von umgerechnet über sieben Metern besteht auf Auhagens neuem Bahnsteig keine Gefahr für Reisende im Maßstab 1:87. Sie können sorglos entlang der Säulen laufen und sich auch an das Geländer der Bahnsteigunterführung lehnen. Auch der Treppenabgang führt in ausreichender Breite und lichter Höhe in den Untergrund. Er kann aber auch weggelassen werden. Die dafür benötigten Aussparungen im Bahnsteigbelag sind (ohne Schwierigkeiten) vom Bastler auszuschneiden. Die Pflasterimitation ist ebenso maßstäblich und ansprechend ausgefallen wie die Nachbildung der gusseisernen Säulen. Eine farbliche Behandlung tut dem Bausatz gut, so kann man beispielsweise auch die Säulenfarbe (im Bausatz schwarz) den persönlichen Vorlieben anpassen. Der Aufbau kann in zwei Bahnsteighöhen vorgenommen werden, eine Verlängerung ohne Dach ist ebenfalls lieferbar. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

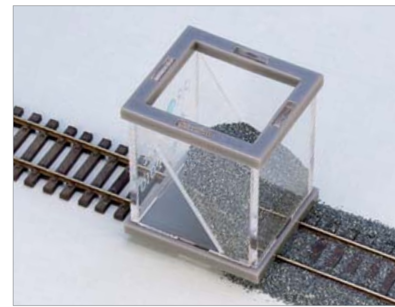
PRO: *Maßstäblich, passgenau und filigran*

KONTRA: *Farbliche Behandlung empfehlenswert*

PREIS: *26,90 Euro (UVP)*

URTEILE: 4,5 von 5





Magnetische Eck-Halter und eine Schotterhilfe gehören zum Inhalt des Sets.

Bachmann-Liliput vertreibt ein praktisches H0-Werkzeugset von Proses.

Sehr nützlich

Vom türkischen Hersteller Proses, der bei der letztjährigen Nürnberger Spielwarenmesse zum zweiten Mal sein Werkzeugsortiment ausstellte, stammen die nützlichen Helfer in einem Fünfer-Set. Neben den abgebildeten magnetischen Halterungen zur Fixierung von verklebten 90-Grad-Verbindungen und einer einfachen Schotterhilfe enthält die kleine Karton-Packung zwei Abstandshalter für Parallelgleise, einstellbar von 50 bis 95 Millimeter, zwei Flexgleis-Halter zur Fixierung während des Baus von Gleisbögen und einen einfachen Spannungsprüfer, der Spannungen von 5, 9, und 12 Volt mit unterschiedlichen LED anzeigt. Alle Werkzeuge sind im Wesentlichen aus Kunststoff, aber sehr sauber gefertigt. Das sinnvoll zusammengestellte Sortiment ist auch für die Baugrößen TT und N lieferbar. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Praktische Kombination; gute Verarbeitung; für alle Baugrößen erhältlich*

KONTRA: *Sehr hoher Preis*

PREIS: *79 Euro (UVP)*

URTEILE: 3,5 von 5


„Da habt ihr den Hof aber sehr schön sauber gemacht, Genossen."

Von Busch wurden H0-Lasercut-Kasernengebäude ausgeliefert. Man kann sie auch zivil einsetzen.

Zweckmäßig

Beim Zusammenbau haben wir uns am meisten über die einfache Montage der Regenrinnen gefreut. Bei vielen Bausätzen, gerade im Lasercut-Bereich, ist das eine heikle Angelegenheit mit nur bedingt haltbarem Ergebnis. Bei den beiden Busch-Modellen (Kaserne und Fahrzeughalle) klebt man die Kunststoffbauteile in gelaserte Nuten der Dachbalken. Das sitzt perfekt und wackelt nicht. Auch ansonsten gelingt die Montage der Bausätze problemlos. Auf das Grundgerüst aus Hartfaserplatten werden die größtenteils bereits eingefärbten Fassadenelemente geklebt. Die Nachbildung der Betonplatten ist angenehm matt ausgefallen, die Fensterrahmen und Garagentore sind etwas zu glänzend. Hier haften leider keine Pulverfarben für eine etwaige Alterung. Die Kunststoffteile für Dachrinnen und Scharniere haben wir bei unseren Modellen dunkelgrau eingefärbt. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; sehr gute Passgenauigkeit; einfacher Bau*

KONTRA: *Glänzende Farben bei einigen Bauteilen*

PREIS: *49,99/39,99 Euro (UVP)*

URTEILE:



Realistische Größenverhältnisse: Die Häuser sind exakt maßstäblich.

Die Serie der Minitrix-Stadthäuser wurde um neue Bausätze ergänzt, darunter ist auch ein Kino.

Unterhaltsam

Ein großer Erfolg wurde die Minitrix-Lasercut-Serie für die Spur N. Die im letzten Jahr vorgestellten Stadthäuser werden nachproduziert und neue Gebäude nun ausgeliefert. An der Machart hat sich grundsätzlich nichts geändert, für die Innenwände wird bei den neuen Bausätzen allerdings anstatt des schwarzen nun heller Karton verwendet. Das erleichtert die Ausstattung mit einer Innenbeleuchtung. Alle Kartonbauteile für die Fassaden sind passend eingefärbt, man kann die Häuser daher unbehandelt zusammensetzen. Etwas störend sind jedoch die Seitenflächen, die beim Lasern dunkel werden. Vor allem bei den weißen Fensterrahmen ist das nicht schön. Bei unserem Kino-Muster haben wir daher diese Bauteile und auch die der Fassaden mit wasserlöslichen Acrylfarben behandelt (Airbrush oder Pinsel). Das kostet Zeit, aber es lohnt den Aufwand. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Auch in der Höhe maßstäblich; passgenau; gute Anleitung*

KONTRA: *Farbliche Behandlung empfehlenswert; Preis*

PREIS: *74,95 Euro (UVP)*

URTEILE:

KOMPAKT

Noch: Raserfalle für H0

Die Mehrzahl der Automobilisten hat mehr oder weniger gute Erfahrungen mit mobilen Geschwindigkeitskontrollen: Glück gehabt oder ertappt? Zur Verarbeitung dieser Erfahrungen bietet es sich an, die adrenalin-fördernde Situation im kleinen Maßstab nachzuvollziehen. Noch liefert das passende Zubehör: Vier grüne Männchen, vier Radargeräte und ein reuiger Raser liegen bei. Die elektronische Steuerung sorgt für Blitzlichtgewitter und anschließende rote Kelle. ☐ *A. Bauer-Portner*



AUF EINEN BLICK

PRO: *Nette Zusammenstellung; realistische Lichteffekte*

KONTRA: *Materialstärke des Zubehörs etwas grob; Preis*

PREIS: *44,99 Euro (UVP)*

URTEILE:

Schattenbahnhof, Durchgangsbahnhof, Nebenbahn mit Kopfbahnhof. Alles, was man braucht für eine ordentliche Modellbahn, und das auf weniger als drei Quadratmetern.

Kompakt-Klasse



Schon freudig erwartet wird die 64 mit ihrem Nebenbahnzug im Endbahnhof „Collenberg“. Der Lokschuppen mit angebautem Wasserturm ist das Wahrzeichen des Ensembles.



Der Zug ist am Hausbahnsteig angekommen, die 64 hat abgekuppelt und steht auf der Drehscheibe. Das gibt den Blick frei auf die modernere Fahrzeuggeneration in Gestalt des VT 98.

Er ist inzwischen kein unbekannter mehr: Günther Jirouschek stellte erstmals 2010 für den Privatanlagenwettbewerb der Messe in Sinsheim eine Anlage öffentlich aus. Seitdem hat er Lunte gerochen. In vier Jahren wurden vier Anlagen erbaut. „Wenn man mal damit anfängt, kann man nicht mehr aufhören“, hat man ihm schon bei der ersten Ausstellung prophezeit, und das hat sich bewahrheitet. Mittlerweile konnten alle diese H0-Anlagen, auch die hier vorgestellte, verkauft werden. Es ist also schon Platz für neue Projekte.

Die vierte Anlage sollte eine kompakte kleine werden. Mit den Abmessungen von 1,64 Metern im Quadrat, gebaut in zwei symmetrischen Hälften, sollte sie einfach transportierbar sein. „Sie passt in einen normalen Kombi“, erzählte Günther Jirouschek in Leipzig. Dort konnte das jüngste Werk zuletzt besichtigt und fotografiert werden. Schon auf den ersten Blick erstaunlich: Man findet alles, was landläufig so zur Modellbahn dazugehört: einen Durchgangsbahnhof an eingleisiger Strecke, dazu eine abzweigende Nebenbahn zu einem kleinen Endbahnhof, einige Ladegleise. Natürlich ist auch ein perfekter Schattenbahnhof vorhanden.

Auf der Suche nach einem passenden Gleisplan profitierte der Erbauer von seinem guten Gedächtnis: „Ich erinnerte mich an einen Vorschlag aus einem Eisenbahn-Journal von 1991. Allerdings wurde der dann doch verändert.“ Und das nicht zum Nachteil: Die Gleisführung im sichtbaren Bereich wirkt durch die ausschließlich verwendeten Flexgleise und sanften Übergänge zwischen den verschiedenen Bögen sehr harmonisch. Die größte Neuerung war allerdings der Schattenbahnhof. „Dort sollten mindestens vier bis fünf Züge Platz haben. Wichtig waren mir vor allem viele Fahrmöglichkeiten.“ Die Lösung ist geradezu genial: Über die Verbindungsstrecke im Untergrund, welche mittig durch die Anlage verläuft, sind die oberirdische Durchgangsstrecke und der Schattenbahnhof, die beide als Kehrschleifen ausgeführt sind, verbunden. „Dadurch ist ein realistischer Zugbetrieb möglich. Jeder

Geniale Gleisführung zum Schattenbahnhof

Zug kann aus dem Tunnelportal wieder auftauchen, in dem er auch verschwunden ist", erklärt Jirouschek. Die sichtbare Strecke kann also von beiden Seiten befahren werden, nicht aber der Schattenbahnhof. „Hier hat jeder Zug sein definiertes Gleis, das er sich automatisch bei der Einfahrt sucht." Möglich macht das eine selbst gebaute Transpondersteuerung. Die in jedem Zug eingebauten Transponder übermitteln, wenn sie an der Sende- und Empfangsspule vorbeifahren, ein Signal. Die Steuerung sendet dann alle nötigen Weichenbefehle an die Digitalzentrale, um die Fahrstraße zu stellen. Lichtschranken an jedem Gleisende lassen die Züge punktgenau anhalten. Und wie starten sie dann wieder? „Dazu reicht mir ein einfacher Taster, den ich einige Sekunden drücke". Und auf den prüfenden Blick des Betrachters zum Eigenbau-Stellpult hin: „Na ja, es sind eigentlich Schalter, damit kann ich auch mal auf Durchfahrt stellen, wenn ich wieder was erklären soll." (Infos zur Transponder-Steuerung: ame-transponder@web.de). Doch nicht nur im Untergrund sind technische Raffinessen eingebaut. Der



Ganz knapp am Anlagenrand steht das Empfangsgebäude von Kibri. Da die Anlage von allen Seiten zugänglich ist, wurde auch im schmalsten Randbereich liebevoll arrangiert.



Drei Dreh- und Angelpunkte: Nicht nur die kleine Drehscheibe, auch der Bekohlungs- und der Wasserkran wurden beweglich ausgeführt. Servos steuern die Kräne, ein Eigenbau-Antrieb die Fleischmann-Handdrehscheibe.



Endbahnhof bekam als Zuckerl eine kleine Handdrehscheibe von Fleischmann. Das spart viel Platz und ermöglicht die Unterbringung eines kleinen Bw mit zwei Gleisen. Die Drehscheibe wird mit einem einfachen Getriebemotor und über einige Zahnräder aus der Bastelkiste angetrieben. Eine Rastfunktion ist nicht zu entdecken. „Das geht nach Augenmaß", meint Jirouschek und fügt noch an: „Der Motor wird über einen alten Lok-Decoder angesteuert. Wichtig ist eine Lastregelung, dann kann ich ganz langsam und gleichmäßig drehen und millimetergenau stoppen." Manchmal sind einfache Lösungen die besten. Auch für die Motorisierung des Bekohlungs- und Wasserkrans und der Lokschuppentore dienen günstige Bauteile: „Ich habe China-Servos verwendet, das Stück für drei Euro, die reichen für diesen Verwendungszweck völlig aus." Auch ansonsten kann mit sparsamen Mitteln viel

Günstige Bauteile – verblüffende Wirkung

erreicht werden. Das kleine Gebäude am Abzweig zur Nebenbahn stammt zum Beispiel aus der Bastelkiste. „Das war mal ein Faller-Bahnhof, nun ist es ein Wohnhaus." Wenig Kosten verursachte auch die prägnante Brücke, die gleich gegenüber die Nebenbahn überführt. Sie entstand im Eigenbau. Wohl komplett aus Sperrholz? „Nicht ganz, die Träger unter den Randwegen waren mal Streichhölzer." Aus Holz besteht auch der Unterbau der Anlage: Für die Grundrahmen wurden verzugsfreie Leimholzbretter aus dem Baumarkt verwendet. Aus diesen entstanden 35 x 18 Millimeter messende Leisten. Die Trassenbretter bestehen aus zehn Millimeter dickem Abachi-Sperrholz. Trotz der kompak-



FOTO: GÜNTHER JIROUSCHEK

Erste Probeaufstellung für die Gleise im Kopfbahnhof. Drei Ebenen tiefer sind die Gleise des Schattenbahnhofs zu erkennen.



Paradestrecke für das „Steppenpferd", die 24 von Roco: Auf der Kastenbrücke, ein Eigenbau aus Holz, werden Bahn und Straße überquert.

Trotz der kompakten Abmessungen entsteht auf der Anlage landschaftliche Weite. Dazu trägt nicht nur die für die Fotos angebrachte Hintergrundkulisse, sondern auch die sparsame, aber wirkungsvolle Anordnung der Gebäude bei. Am Auhagen-Bauernhof blieb noch Platz für Felder.



Auf der mittleren Ebene liegt der kleine Durchgangsbahnhof mit drei Bahnsteiggleisen und einer Güterrampe. Durch die Anordnung im Bogen wirkt der Bahnhof sehr gefällig.

ten Abmessungen der Anlage betragen die Steigungen weniger als drei Prozent. „Das war eine Tüftelei. Geholfen haben mir beim exakten Justieren die Gewindestangen.“ Damit lassen sich gleichmäßige Steigungen genau einstellen, wichtig vor allem bei den verdeckten Gleisen. Für das exakte

Wichtig: exakter Bau der Gleistrassen

Ausrichten ebenso hilfreich ist die Gleisbefestigung im Untergrund, verwendet wurden kleine Schrauben mit Beilagscheiben. „Auch der Ausbau war dann ganz einfach“, ergänzt der Praktiker. Als Gleismaterial kam im verdeckten Anlagenteil das Roco-2,5-mm-Gleis zum Einsatz, im sichtbaren Bereich das Roco-Line-Gleis ohne Bettung. Letztere besteht aus Woodland-Schaumstoffstreifen, die von Noch vertrieben werden. Der Schotter stammt vom Hartsteinwerk Kitzbühel. Zum Stellen der Weichen dienen Tillig-Motorantriebe, welche über Eigenbau-Weichendecoder angesteuert werden. Als Digitalzentrale reichen eine einfache Roco-Multimaus und ein Verstärker 764 aus. Doch auch mit dem seitlich eingebauten Eigenbau-Stellpult lässt sich die Anlage sicher bedienen.

Der Unterbau der Landschaft besteht aus Styropor, das mit Gips überzogen wurde. Das Streumaterial stammt von Wood-



Die Gleise wurden auf ihre Funktionsfähigkeit hin getestet und bereits eingeschottert. Nun werden sie während der Landschaftsgestaltung zum Schutz vor der Spachtelmasse abgedeckt.

FOTO: GÜNTHER JIROUSCHEK



FOTOS (9): BAUER-PORTNER

Im Überblick: Vorne durchfährt die 24, vom Schattenbahnhof kommend, die Durchgangsstation. Die Nebenbahn führt im Kreis hinauf zum Endbahnhof, dessen Lage der Muldenkippwagen im Hintergrund markiert. In der Mitte ist ein Anschlussgleis für die Holzverladung angeordnet.



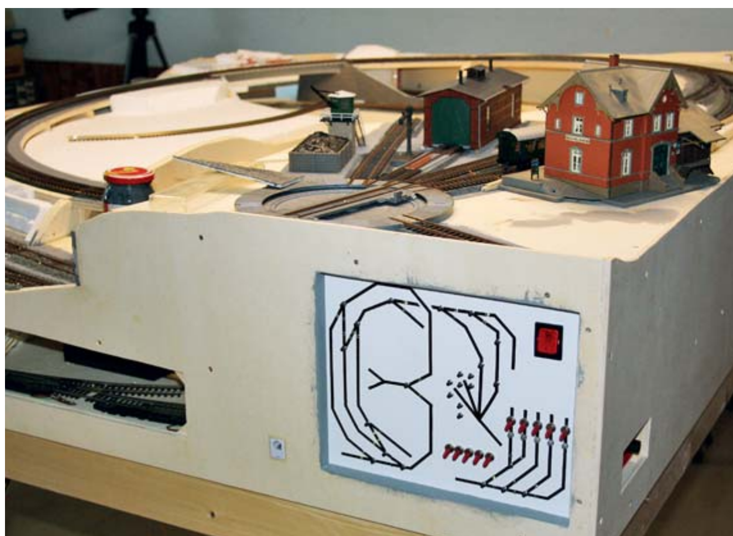
Klug gelöst ist die Anbindung des Schattenbahnhofs. Sie ermöglicht Ein- und Ausfahrten sowie Kehrschleifenfahrten in beide Richtungen.



Ganz oben und ganz unten im Bild verschwindet die Durchgangstrecke in den Tunnels zum Schattenbahnhof.

land, aufgestreut auf verschiedenfarbige, gesiebte Erde. Jirouschek richtet sich ganz nach der Natur: „Aus der Erde wächst das Gras." Die mittlerweile fast zum Standard gewordenen stehenden Grashalme sucht man allerdings vergeblich. „Nein, mit dem Grasmaster kann ich mich nicht anfreunden." Das muss auch nicht sein, denn die Landschaft hinterlässt auch so einen sehr realistischen Eindruck.

Und das nächste Projekt? „Das wird ein Endbahnhof. Das Material stammt größtenteils von meiner früheren, stationären Anlage. Ganz neu wird der Abstellbahnhof mit einer Ein-Meter-Drehscheibe für fünf Züge", verrät uns Jirouschek noch. Wir sind schon gespannt. ☐ *Andreas Bauer-Portner*



Etwas abstrakt ist die Darstellung des Gleisverlaufs auf dem in die Seitenwand integrierten Stellpult. Doch die Bedienung der kleinen Anlage gelingt damit ohne Einschränkungen.

FOTOS (3): GÜNTHER JIROUSCHEK



Bahn am Fluss, Motiv zum Träumen: Der lange Ganzzug legt sich bei der Durchfahrt durch einen kleinen Bahnhof elegant in die weite Kurve.

Der große MEB-Heimanlagenwettbewerb ist abgeschlossen. Nach reiflicher Überlegung haben wir uns entschlossen, Ihnen sieben Sieger zu präsentieren. Eigentlich sind alle:

ERSTE WAHL

Es war keine leichte Aufgabe, der sich die MEB-Redaktion in den letzten Wochen zu stellen hatte. Aus 62 Einsendungen, alle mit großem Engagement und teilweise sehr liebevoll für uns zusammengestellt, mussten wir auswählen. Bei der Ausschreibung des Wettbewerbs hatten wir bewusst keine festen Kriterien genannt, nach denen wir entscheiden würden. Wir wollten den Wettbewerb sehr offen halten. Dennoch hatte jedes Mitglied unserer Jury, bestehend aus dem Chefredakteur des MEB, Stefan Alkofer, Dr. Christoph Kutter, Modellbahn-Redakteur des Eisenbahn Journals, und dem Autor dieses Artikels, seine persönlichen Vorstellungen, was eine gute Modellbahnanlage auszeichnen sollte. Auf die schiere Größe kam es uns allen nicht an, auch nicht auf die Länge der verlegten Gleise oder die Anzahl der Figuren. Überzeugt haben uns Realismus, liebevolle Gestaltung und ein stimmiges Konzept. 20 Anlagen hatten wir in die engere Wahl genommen, jede davon würden wir gerne auf die eine oder andere Weise im MEB vorstellen. Das gilt natürlich auch für die Werke unserer sieben Preisträger, die wir hier nur kurz porträtieren können. Diese erhalten jeweils ein hochwertiges Triebfahrzeug, das hoffentlich gut zum jeweiligen Anlagenthema passt. Alle anderen Einsender bekommen eine DVD aus dem Programm der VG Bahn. □ *A. Bauer-Portner*

1. PLATZ

Eisenbahn und Landschaft: Nach diesem Motto eines VG-Bahn-Kalender-Klassikers könnte wohl auch die kompakte Rechteckanlage von Ralf Lüdecke entstanden sein. In weiten Bögen verlaufen die eingleisigen Strecken durch eine anmutige Mittelgebirgs-Landschaft. Die beiden Bahnhöfe sind durch einen Fluss getrennt, der die ganze Anlage durchzieht und mitsamt dem Hafen für Stimmung sorgt. Klassische Modellbahn-Motive, realistisch angeordnet und gestaltet. Die vielen Details überzeugen, auch in der kleinen Baugröße. Die Spur N sorgt für Großzügigkeit, trotz der Abmessungen von nur 220 x 110 Zentimetern. Ideale Maße, die in viele Zimmer passen sollten. Will man als Modellbahner beeindrucken, muss es gar keine Großanlage sein.



Im kleinen Hafen erledigt ein alter Kran die Verladung zwischen Bahn und Schiff.

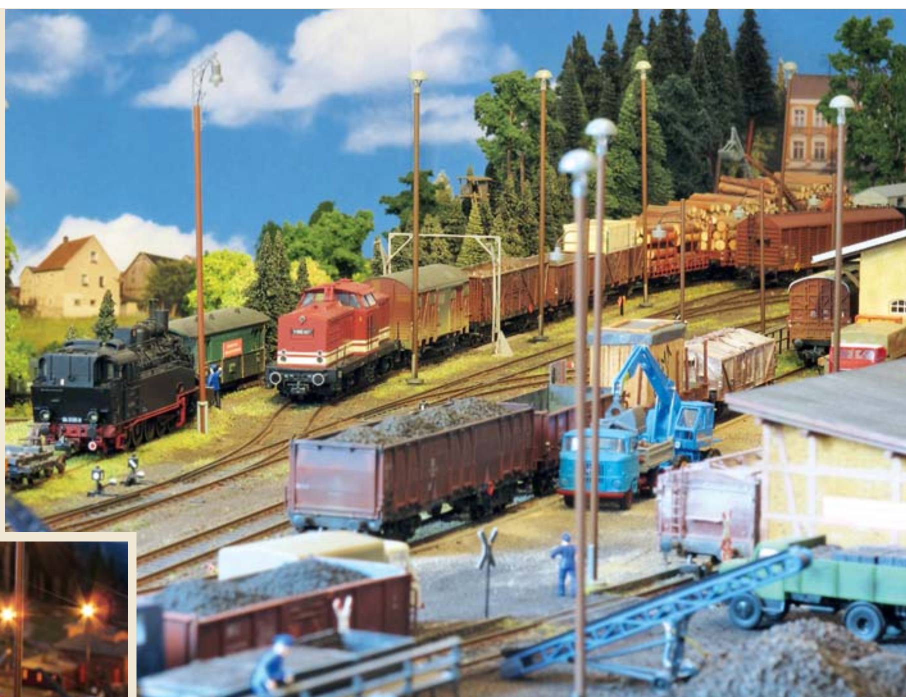


Erst die Landschaft, dann die Bahn. Man hat den Eindruck, dass alles nur so und nicht anders angeordnet gehört.

FOTOS (3): RALF LÜDECKE

2. PLATZ

Nach dem Vorbild der Bahnhöfe Schönberg im Vogtland und Schleiz in Thüringen hat Stefan Trommer seine H0-Anlage gestaltet. Ein konkretes Vorbild ist nicht die schlechteste Idee, wenn es darum geht, eine überzeugende Modellbahn aufzubauen. Mit den vorbildnahen Tillig-Elite-Gleisen wurden die beiden Bahnhöfe sehr realistisch, wenn auch etwas verkleinert, nachgebaut. Die zimmerfüllende Rundumanlage bietet erstaunlich viele durchgestaltete, aber nie überladen wirkende Motive.



Viele stimmige Details und eine realistische Farbgebung überzeugen beidseits der Gleise. Auf der 505 x 165 Zentimeter messenden Segment-Anlage sind die meisten Gebäude selbst gebaut.

FOTOS (2): STEFAN TROMMER



Nächtliche Szene, eindrucksvoll ins Bild gesetzt: Stefan Trommer verstand es, uns das kleine Bw seiner DR-Anlage im besten Licht zu präsentieren.

3. PLATZ

In L-Form ist die TT-Anlage von Hans-Jürgen Bohle angelegt. So, wie auch die Möbel angeordnet sind, in welche die Modellbahn quasi hineingebaut wurde. In der sprichwörtlich idealen Spur wurden ein Durchgangsbahnhof an einer zweigleisigen Strecke und einige Industrieanschlüsse umgesetzt, mehr nicht. So kommt auch die freie Landschaft nicht zu kurz. Die Themenbeschränkung ermöglicht eine saubere und liebevolle Detaillierung der gesamten Anlage, die im Erzgebirge der 1970er-Jahre spielt. Die passende Hintergrundkulisse sorgt für eine abgeschlossene kleine Welt. Der Clou ist jedoch die befahrbare Vitrine, die zwischen den beiden fünffachen, im Schrank nach unten führenden Gleiswendeln angeordnet ist. So hat man immer etwas von den feinen Zügen.



Selbst gebaute oder modifizierte Gebäude geben jeder Anlage eine persönliche und gleichzeitig realistische Note.



Das ausgeklügelte Konzept der in eine Schrankgarnitur integrierten TT-Anlage hat uns überzeugt. Über Gleiswendeln wird eine befahrbare Vitrine erreicht.

FOTOS (2): HANS-JÜRGEN BOHLE

4. PLATZ

Den Bahnhof Kalbe/Milde kennen regelmäßige Leser des MEB vielleicht noch aus unserem Heft 11/2013. Mathias Quente begann mit dem Bau seiner H0-Anlage freilich schon etwas früher. Unter den ersten, nach der Wende gekauften West-Eisenbahnzeitschriften war auch ein Eisenbahn-Journal aus dem Jahr 1989, in dem eine Vorbild-und-Modell-Geschichte zum nun nachgebauten Bahnhof zu lesen war. Die zimmerfüllende Segment-Anlage bildet den Original-Gleisplan mit seinen interessanten Betriebsmöglichkeiten und einem kleinen Bw sowie die abgehenden Kleinbahnstrecken der Altmark im Zeitraum um das Jahr 1970 nach. Auch viele Gebäude entstanden oder entstehen nach den Plänen des großen Vorbilds. Obwohl die Anlage in manchen Bereichen noch nicht ganz fertiggestellt ist, überzeugten uns die eingesandten Motive durch ihren Realismus und die Detailtreue. Gerne würden wir weiter berichten, das gilt natürlich nicht nur für diese schöne Anlage.



Am Bahnübergang gefällt nicht nur der kleine VT 135 samt Beiwagen, auch die Straßen und Wege aus Gipsformen beeindrucken.

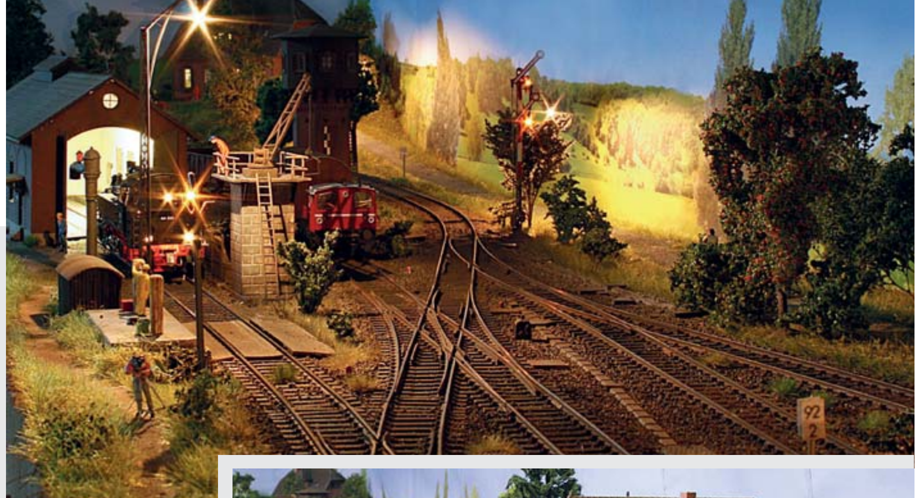


Ländliche Idylle, ganz ohne Bahn. Eine Landschaft hört eben nicht schon zehn Meter neben den Gleisen auf.

FOTOS (2): MATHIAS QUENTE

5. PLATZ

Nach drei Ausflügen in das Reich der Reichsbahn folgt nun die klassische Epoche III der DB. Auch Hartmut Frankes Ander-Wand-Anlage im Maßstab 1:87 besteht, in U-Form angeordnet, aus einzelnen Segmenten. Hinter dem Kopfbahnhof mit einem kleinen Bw ist noch ein Güterbereich angesiedelt. In der anderen Richtung geht es über einige Strecken-Meter und über eine Fachwerkbrücke in den offenen Abstellbahnhof mit Schiebebühne. Neben den realistisch wirkenden Gleisanlagen haben uns die harmonische Landschaftsgestaltung, die vielen überzeugenden Details und die passende Hintergrundkulisse gefallen. Die Verwendung von Industrie-Bausätzen, wie dieser Fall zeigt, muss kein Nachteil sein, sofern diese stimmig angeordnet und ein wenig gealtert sind.



Auch Hartmut Franke präsentierte sein Bw im Abendlicht. Eine beleuchtete Modellbahn ist einfach etwas Schönes.

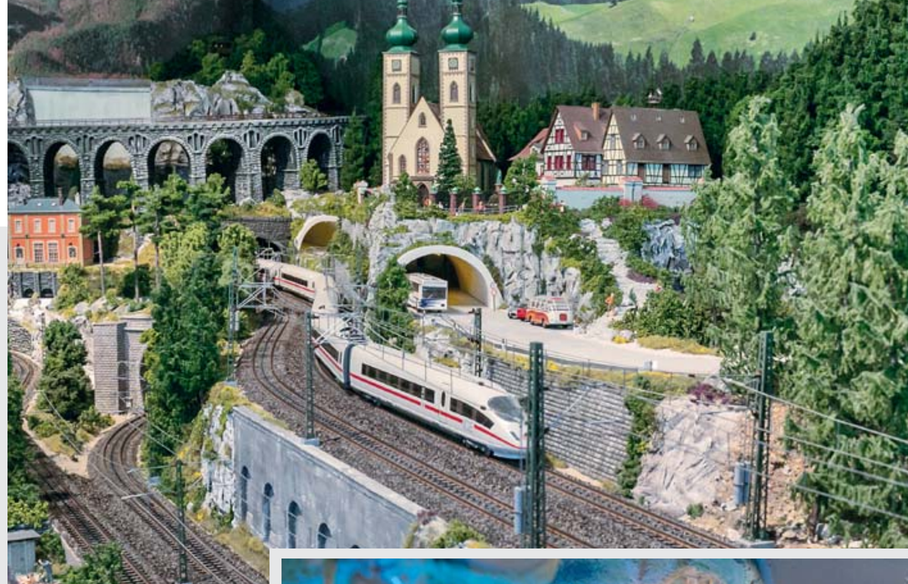


Für einen gestandenen Personenzug lang genug und im leichten Bogen verlaufend zeigt sich der kleine Kopfbahnhof.

FOTOS (2): HARTMUT FRANKE

6. PLATZ

Die stimmige Gestaltung einer für den intensiven Fahrbetrieb ausgelegten Großanlage ist nicht leicht. Oft verführt die zur Verfügung stehende Fläche zur Überladung mit Gleisen, Gebäuden und Motiven. Ernst Gutbier ist es gelungen, auf seiner raumfüllenden, satte 9,5 Meter langen Anlage im H0-Maßstab neben einem großen Stadtbahnhof auch großzügige Landschaften anzuordnen. Die Fahrstrecken laufen durch abwechslungsreiches Gelände, viele Brücken, Stützmauern und Tunnel säumen die Gleise. Trotz der Vielzahl an Motiven schaffte es der Erbauer der U-förmigen Anlage, mit seiner imposanten Modell-Landschaft einen realistischen Eindruck zu vermitteln. Viele schwierig zu gestaltende Motive wie ein Stausee mit imponierender Mauer oder die obligatorische Burgruine haben uns in der hier umgesetzten Form gefallen.



Lange Fahrstrecken durch großzügige und abwechslungsreiche Berglandschaften zeichnen diese Märklin-Anlage aus.

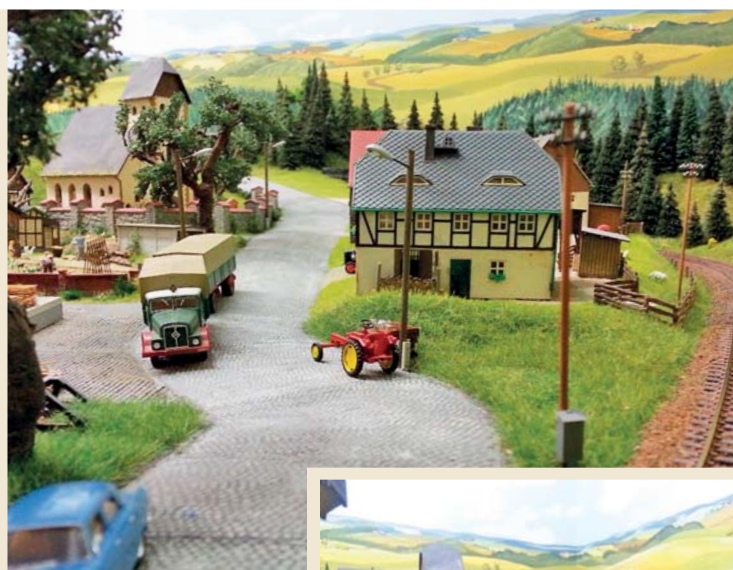


Auch unterhalb der Gleise ist für Abwechslung gesorgt. Die Schau-Höhle ist für die Besucher stimmungsvoll beleuchtet.

FOTOS (2): ERNST GUTBIER

7. PLATZ

Ein weiteres Mal hat uns eine vergleichsweise einfach konzipierte Rechteck-Anlage überzeugt. Detlef Serbser reichte es aus, einen kleinen Durchgangsbahnhof mit einer Schmalspurstrecke zu kombinieren, die mit vielen Windungen durch die Landschaft zu einem kleinen Endbahnhof führt. Obwohl im Maßstab 1:87 ausgeführt, reichen 335 x 165 Zentimeter aus, um angenehme landschaftliche Weite zu erzeugen. Viel zum sehr realistischen Eindruck trägt in diesem Fall die professionell gemalte Hintergrundkulisse bei, welche die teilbare und transportable Anlage an drei Seiten einfasst. Wieder stand die DR aus dem Jahr 1970 Pate für die Motivwahl, allerdings kommen die Szenen aus Thüringen ohne konkretes Vorbild aus. Auf der H0m-Schmalspurbahn verkehren einige selbst gebaute Fahrzeuge der Linie Gera-Pforten – Wuits-Mumsdorf, die nach Plänen in alten Ausgaben des MEB entstanden sind.



Realismus in H0: Vielleicht liegt es an der Landstraße, die eben nicht kerzengerade, sondern krumm wie ein Kuhschwanz durch den Ort führt.



Die Meterspurgleise enden hinter dem Bahnhof in einem kleinen Anschluss, der das örtliche Sägewerk bedient. Danach folgt ganz viel Landschaft, wenn auch nur gemalt.

FOTOS (2): DETLEF SERBSER

BAHN*Epoche* verpasst? Diese Ausgaben sind noch lieferbar:



BAHN*Epoche* 3
Best.-Nr. 301203



BAHN*Epoche* 4
Best.-Nr. 301204



BAHN*Epoche* 5
Best.-Nr. 301301



BAHN*Epoche* 6
Best.-Nr. 301302



BAHN*Epoche* 7
Best.-Nr. 301303



BAHN*Epoche* 8
Best.-Nr. 301304



BAHN*Epoche* 9
Best.-Nr. 301401



BAHN*Epoche* 10
Best.-Nr. 301402



BAHN*Epoche* 11
Best.-Nr. 301403



BAHN*Epoche* 12
Best.-Nr. 301404

Jede Ausgabe mit 100 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm, über 150 Abbildungen, Klebebindung, inkl. Film-DVD, € 12,–

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim Verlag: VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, E-Mail bestellung@vgbahn.de

BAHN*Epoche*
Geschichte, Kultur und Fotografie der klassischen Eisenbahn

Entdecken Sie die Faszination der

Eisenbahn-Klassik



NEU

BAHN*Epoche* 13
WINTER 2015
Best.-Nr. 301501

Erscheint im Februar 2015
Jetzt vorbestellen!

Reisefreiheit In der aktuellen Ausgabe von **BAHN***Epoche* wird an die Sternstunde der DR und DB nach dem Mauerfall vor 25 Jahren erinnert. Außerdem: Führerstands-Mitfahrten – das vielleicht schönste Hobby der Welt • Kreutzer, Bellingrodt, Baurat Dr. Metzeltin, Kronawitter & Co: Das Netzwerk der Altmeister (1935–1944) • 19 deutsche Firmen, 500 E-Kuppler, ein abenteuerliches Geschäft (1920–1922): Lokomotiven für Lenin • Wittfelder Akkutriebwagen – ihrer Zeit voraus: Auf den „Heulbojen" von Aurich nach Leer • Habseligkeiten auf Reisen: Reminiszenzen an die Kultur unserer Tragehilfen • Und vieles mehr!
Inkl. RioGrande-Film-DVD „Auf den Spuren der Interzonenzüge" mit 58 Minuten Laufzeit.

Nutzen Sie die Abovorteile

Mit dem **BAHN***Epoche*-Jahresabonnement sparen Sie pro Ausgabe € 2,– gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen. Sie erhalten ein Jahr lang **BAHN***Epoche* inkl. DVD druckfrisch frei Haus geliefert – insgesamt 4 Ausgaben für nur € 40,– (Ausland € 48,–).

So verpassen Sie keine Ausgabe. Und als exklusives Begrüßungsgeschenk schicken wir Ihnen die DVD „Fernzüge der 1950er Jahre" mit 31 Minuten Laufzeit.



Unser Dankeschön für Ihr Vertrauen

DVD „Fernzüge der 1950er-Jahre"

Klangvoll benannte Fernzüge wie der „Roland", der „Blaue Enzian" oder der „Glückauf" werden in diesem wiederentdeckten Archiv-Film der DB in Originalaufnahmen und malerischen Landschaften gezeigt.



Video-DVD, Laufzeit 31 Minuten

Ihr Begrüßungsgeschenk





Die Trestle-Brücke ist ein Eigenbau. Eine Shay müht sich mit ihrem Abraumzug den langen, kurvenreichen Weg zum Bergwerk hinauf.

Von Rottweil um die halbe Welt: Bruno Graf kam weit rum und verlor die große und die kleine Bahn nie aus den Augen.

Der fliegende Modellbahner

Die Zahl auf dem Zähler zeigt 3887 Stunden. Seit Baubeginn registriert das Gerät die Arbeitszeit an der raumfüllenden US-Anlage in Bruno Grafs Keller. Über 20 Jahre werkelte der Schwabe, der fast die ganze Welt sah, an seinem Refugium vor den Toren Münchens, in einem Raum, den er eigens für seinen Modellbahntraum bauen ließ. Aber jetzt will er sich verändern.

Aus einer Rottweiler Schreinerfamilie stammend, lernte der Mann mit der tiefen, sonoren Stimme eines Country-Sängers zunächst Elektrofeinmechanik an einer Fachschule in Schwenningen, bevor er zur TH nach Stuttgart wechselte. Die Eisenbahn begleitete Bruno Graf von Kindesbeinen an. „Mein Großvater mütterlicherseits war Lokführer, selbstverständlich auf der Dampflok, und so bin ich als ganz kleiner Junge schon in Dampfloks rumgekraxelt. Da ist wohl ein bisschen was genetisch hängengeblieben", erzählt Graf, dessen schwäbische Herkunft trotz vieler Jahre fern der Heimat immer noch latent zu hören ist: „Und zu meiner Zeit, wenn die Eltern sich das leisten konnten, hatte man als

Dampfmaschine oder Modellbahn? Beides!

Junge entweder eine Eisenbahn oder eine Dampfmaschine. Nach Jahren des Sparens hatte ich tatsächlich beides." Zuerst reichte es für eine Aufziehbahn in Spur 0, „weil eine elektrische Eisenbahn viel zu teuer war. Das folgende Weihnachtsfest, ich war wohl sieben Jahre alt, gerade in die Schule gekommen, bekam ich tatsächlich ein H0-Oval mit zwei Weichen und einer 80 von Märklin." In einer Schreinerei gab es natürlich Sperrholzplatten und da kam die Anlage drauf. Die sei dann immer zu Weihnachten im Wohnzimmer aufgebaut worden und war in der Zwischenzeit auf dem Dachboden, „wo ich unter dem Jahr gebastelt habe", so Graf. Im Lauf der Jahre sei die Anlage immer größer geworden „bis ich nach Amerika ging, dann war mit der Eisenbahn vorerst Schluss."

Graf hatte sich für einen Studentenaustausch an der University of Pennsylvania in Philadelphia beworben: „Ich hätte nie damit gerechnet, dass die mich nehmen." Aber nach ein paar Briefwechseln war alles klar. Das war 1962. Graf war 20 Jahre alt. In den USA habe er sich eher für die richtige

Eisenbahn interessiert. „Es gab sogar noch vereinzelt Dampfbetrieb, und ich hatte eine Freundin in Washington, die ich hin und wieder mit dem Zug besuchte." Zwei Jahre waren vorgesehen, „aber damals hätten mich keine zehn Pferde nach Deutschland zurückgebracht. Außerdem fing ich aus Jux und Dollerei das Fallschirmspringen an und später auch das Fliegen. Und irgendwann war mir klar, dass mein Leben nicht in einem Labor weitergeht, sondern ich möchte Pilot werden. Ich ging zu einer Flugschule und steckte mein ganzes Geld in die Ausbildung. Der Professor, bei dem ich arbeitete, konnte bei den Einwanderungsbehörden noch genug Zeit rausschlagen, bis ich alle Pilotenscheine, die ich benötigte, besaß, und sechs Wochen vor dem Ende meiner Aufenthaltserlaubnis hatte ich alle meine Scheine und kein Geld mehr."



Wahrhaft raumfüllend ist das große US-Layout. Zahlreiche Züge können gleichzeitig verkehren. In mehreren Schattenbahnhöfen sind diverse Garnituren abgestellt. Ein konkretes Vorbild gibt es jedoch nicht.



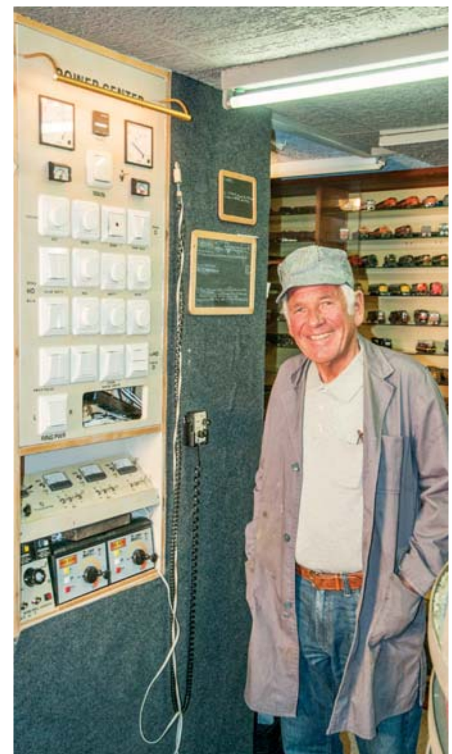
Trotz der Größe des Ensembles bemüht sich Graf, auch Details zu gestalten. Wichtig ist ihm vor allem die Patina an Gebäuden und zahlreichen Fahrzeugen.

Bruno Graf musste zurück nach Rottweil, und die Bundeswehr erinnerte sich plötzlich an ihn. „Also bin ich nach Australien ausgewandert, hatte 300 Mark in der Tasche und keine Ahnung, wo ich landete, kannte niemanden. Das Ticket kostete damals 3000 Mark in eine Richtung – ein Vermögen. Ich wollte eigentlich mit dem Schiff reisen, das wäre billiger gewesen, und ich hatte mehr Zeit als Geld, aber alle Schiffe waren ausgebucht", erinnert sich der Mann mit dem freundlichen Lächeln.

Zwei Jahre blieb er in Australien und schlug sich als Buschpilot durch, aber dann



Die Mine stellt einen Endpunkt und mit knapp zwei Metern über dem Boden den höchsten Punkt der Anlage dar. Dort holen diverse Shay- oder Climax-Lokomotiven Erz und Abraum ab.



Auf dem großen Schaltpult steuert Graf die Energieversorgung und seine Lichteffekte.



Fast wie in den Rocky Mountains: Auf der Großanlage dominieren Züge, die viele Tunnels und Brücken zu überwinden haben. Loks und Wagen stammen von unterschiedlichsten Bahnen.

ging es nicht mehr weiter. „Jeder in den Outbacks hat dort einen Pilotenschein, und ich wollte ja eigentlich zu einer der großen Airlines. Ich sah kein Weiterkommen mehr dort. Wenn es also in Australien nix wird, vielleicht klappt es ja in Kanada als Buschpilot? Ich kam im tiefsten Winter mit dem Schiff in Vancouver an und wollte unbedingt Wasserflugzeuge fliegen. Aber da war alles zugefroren. Ich nahm wieder Kontakt mit meiner alten Uni in Philadelphia auf, und die boten mir dort an, als Consulting Engineer zu arbeiten. So fing ich in demselben Labor wieder an, wo ich Jahre zuvor aufhörte. Unser Projekt war ein Analog-Computer. Ich erhielt jeden Monat 600 Dollar auf die Hand, für mich war das

Das Modellbahnvirus kehrt nach vielen Jahren zurück

ein kleines Vermögen. Als Erstes nahm ich wieder Flugstunden und fing an, Bewerbungen zu schreiben." Eine glückliche Begegnung führte ihn zurück nach München, wo er begann, Flugzeuge zu verkaufen. Dann gelang ihm doch noch der Sprung ins Cockpit eines Airliners. Zunächst heuerte Graf bei der längst verschwundenen Bavaria an, flog nach deren Pleite einige Jahre als Pilot von Geschäftsflugzeugen, bevor er bei der Saudi Arabian Airlines, „die damals expandierte wie ein Luftballon", einen Anstellungsvertrag unterzeichnete und von Dschidda aus durch die Welt flog. Danach saß er für die Aero Lloyd im Cockpit und wurde schlussendlich Kapitän beim Ferienflieger LTU.

Schon seit seinem Einstieg bei der Aero Lloyd etwa mit Mitte 40 habe ihn das Eisenbahnvirus wieder restlos befallen, erinnert sich der Wahl-Münchner. Sogar einen Keller ließ er sich für sein Hobby bauen. „Der war nicht vorgesehen. Wir wollten nur einen Anbau. Dann kam der Architekt, selbst Modellbahner, sah meine Loks in der Vitrine und meinte nur: Eisenbahn auf dem Dachboden käme nicht in Frage, er werde mir einen Eisenbahnkeller entwerfen. Dafür machte ich meinen Mercedes 190 SL zu Geld und so konnte ich mir meinen Eisenbahntraum erfüllen.

Seine Amerika-Zeit hat Graf auf der Modellbahn konserviert, obwohl er nun wieder in Deutschland heimisch war. „Was ich nie mochte, waren diese glänzenden Plastik-Fachwerkhäuschen. Und einen Pinsel in die Hand zu nehmen und Gebäude wie auch Fahrzeuge zu altern, das war damals hierzulande im Gegensatz zu Amerika noch unbekannt. Hinzu kam, dass ich hin und weg war, als ich als Student die bunten Züge in Amerika sah. Außerdem hatte Märklin inzwischen Preise, die man kaum mehr bezahlen konnte. Und zu dieser Zeit fuhren die amerikanischen Modelle für 40 oder 50 Dollar schon samtweich mit fünfpoligem Antrieb und Kardanwellen. Da ich mit der LTU ständig in Amerika war, kannte ich mit der Zeit jeden Eisenbahnladen zwischen New York und San Francisco. ‚Ready-to-Roll' in Miami war der Laden überhaupt. Und da habe ich immer fest eingekauft und alles in der Fliegertasche nach München gebracht. Den Zoll interessierten eh nur Schnaps und Zigaretten."

Jetzt will er noch einmal den Schalter umlegen, seine H0-Anlage inklusive aller Fahrzeuge verkaufen (Infos unter: brunofgraf@t-online.de) und in Spur 0 weiterbauen, der Spurweite des legendären US-Modellbahnherstellers Lionel. Schon seit geraumer Zeit sammelt er Dreileiter-Fahrzeuge, und die ersten Gleise sind bereits verlegt. □ *Stefan Alkofer*



FOTOS: STEFAN ALKOFER

Mehrere Big Boys tummeln sich auf Grafs Anlage. Während im Vordergrund das etwas in die Jahre gekommene Rivarossi-Modell steht, lugt dahinter das Trix-Pendant hervor.



FOTO: SLG. GRAF

Auch die Fliegerei kann er nicht ganz lassen. In der Flugwerft Oberschleißheim, die zum Deutschen Museum in München gehört, führt er die Besucher fachkundig durch die hervorragende Sammlung.

wir sind uns grün – gemeinsam für unser hobby

Lange Reise und große Erlebnisse für Nachwuchsmodellbahner

Rund 2000 Kilometer nahmen Ende Oktober 2014 mehrere Kinder und Jugendliche aus SMV-Vereinen unter die stählernen Eisenbahnräder. Im südfranzösischen Perpignan, direkt am Mittelmeer und unweit der Pyrenäen, lud der dortige Modellbahnverein zum „5. Internationalen Treffen junger Modelleisenbahner". Dieser Einladung folgten neben den Sachsen auch Nachwuchsmodellbahner aus Baden-Württemberg, Tschechien und aus ganz Frankreich.

Während der ersten Tage des Treffens wurde eine Modellbahnanlage aus über 100 Modulen der französischen Norm „Module Junior" aufgebaut und in einer Ausstellung der Öffentlichkeit vorgestellt. Anschließend zog es die Gruppe aus rund 25 Kindern, Jugendlichen und Betreuern in ein Ferienheim der SNCF, welches in einem Flusstal in den Pyrenäen liegt. Von dort aus wurden Exkursionen zu Eisenbahnen, beispielsweise dem „Gelben Zug" (Train Jaune), und anderen Sehenswürdigkeiten unternommen. Die Abende verbrachten die Kinder und Jugendlichen mit Modellbahnbasteleien sowie Sport und Spiel. Die gemeinsame Unterbringung und das abwechslungsreiche Programm brachten die Kinder und Jugendlichen der verschiedenen Länder einander näher und gewährten ihnen auch Einblicke in die internationalen Besonderheiten der Eisenbahnen und des Modellbahnhobbys.



FOTO: PIERRE LHERBON

Bei bestem Wetter stand der Besuch der Zahnradbahn von Núria in Spanien auf dem Programm.

Die SMV nimmt jährlich an einer solchen Veranstaltung teil. Für 2015 ist das sechste Treffen in Deutschland geplant. Kinder und Jugendliche mit Interesse für Modellbahn und Eisenbahn sind herzlich eingeladen, sich zu beteiligen. Weitere Informationen sind unter www.smv-aktuell.de/jugend im Internet zu finden.

Programm zum Verbands- und Delegiertentag

Unter dem Motto „Wir sind uns grün – gemeinsam für unser Hobby" arbeiten BDEF und SMV seit einiger Zeit zusammen. Mit dem Ziel, die Zusammenarbeit vor allem unter den Mitgliedern zu fördern, laden beide Verbände vom 14. bis 17. Mai 2015 zum gemeinsamen Verbands- beziehungsweise Delegiertentag in Chemnitz ein (siehe MEB 12/2014). Die Organisatoren haben dazu ein spannendes und abwechslungsreiches Rahmenprogramm ersonnen.

Am Donnerstag ist zunächst die Besichtigung des Sächsischen Eisenbahnmuseums Chemnitz-Hilbersdorf vorgesehen. Direkt im Museum startet ein DR-Schienenbus, besser bekannt als Ferkeltaxe, und bringt die Teilnehmer entlang der Zwönitz über Aue nach Schwarzenberg zu den 23. Schwarzenberger Eisenbahntagen. In der „Perle des Erzgebirges" können auch die schöne Altstadt sowie das Schloss Schwarzenberg besucht werden. Die Rückfahrt erfolgt dann im Tal der Zwickauer Mulde über Zwickau und Glauchau nach Chemnitz.

Der Freitag steht dann ganz im Zeichen der Delegiertenversammlung des BDEF im Industriemuseum Chemnitz. Alternativ bietet sich ein Ausflug nach Augustusburg an, wo beispielsweise das bekannte Jagdschloss besichtigt werden kann.

Am folgenden 16. Mai findet der Delegiertentag der SMV in der Wagenhalle der Preßnitztalbahn in Schlössel statt. Treffpunkt ist der Chemnitzer Hauptbahnhof. BDEF-Mitglieder und Gäste machen stattdessen eine „Große Rundfahrt durch das mittlere Erzgebirge". Auch diese führt ins Preßnitztal. Dort erfolgt die Fahrt im dampfbetriebenen Schmalspurzug von Jöhstadt nach Steinbach und zurück. Nach einem Mittagessen geht die Rundfahrt dann für BDEF und SMV gemeinsam entlang der Erzgebirgischen Aussichtsbahn über Annaberg, Schwarzenberg und Aue zurück nach Chemnitz. Dort laden beide Dachverbände zum gemeinsamen Abschiedsessen ein.

Der Sonntag bietet noch die Gelegenheit einer abschließenden Stadtrundfahrt in einer historischen Straßenbahn.

Weitere Informationen sind im Internet unter www.smv-aktuell.de/2015 zu finden. Buchen kann man ab etwa Mitte Dezember auch über www.bdef.de.

N-Bahn-Club Rhein-Neckar 40 Jahre alt

Der N-Bahn-Club Rhein-Neckar wurde 40! Die Jubiläumsfeier fand in den renovierten Clubräumen in Mannheim am 20. und 21. September 2014 statt. Die größte stationäre N-Anlage eines Vereins in Deutschland war in Betrieb. Gesteuert und überwacht wurden die 35 Züge durch das System Gahler und Ringstmeier mit zwei Computern und zwei Gleisbildstellwerken. Auch die neue Modul-Anlage sowie Module der Gäste des N-Club International wurden präsentiert. Während beider Tage wurde der N-Bahn-Club Rhein-Neckar von zehn anderen Vereinen besucht, so auch von jenem aus Basel, den eine langjährige Freundschaft mit den Mannheimern verbindet. Gleiches gilt für die Heilbronner Eisenbahnfreunde.

Beim Festessen am Samstagabend ehrte der Vorstand verdiente Mitglieder und gab einen Rückblick auf die letzten Jahre. Insgesamt kann die Jubiläumsveranstaltung als erfolgreich bezeichnet werden. Dem Club sind weitere erfolgreiche Jahre zu wünschen.

VORBILD

Bis Mi 31.12.

- Brandenburgisches Eisenbahnmuseum Falkenberg (Elster) e. V., Mo - Fr jeweils 8 - 16 Uhr geöffnet, Tel. 0173 5919216, www.eisenbahnmuseum-falkenberg.de.

Fr 12.12.

- Nikolausfahrten um 15, 17 und 19 Uhr ab Geilenkirchen-Gillrath, nur im Vorverkauf, Tel. (0241) 82369, www.selfkantbahn.de.

Sa 13.12.

- Wisentatalbahn Schönberg – Schleiz fährt, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.
- Dampf-Schnellzug ab München nach Passau, Bayerisches Eisenbahnmuseum e.V., Tel. (09083) 340 (Hr. Böhnlein), www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.
- Nikolaus- und Lichterfahrt nach Schlettau, Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V., Tel. (0371) 3302696, www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de.
- Sonderzug Hamburg – Weihnachtsmarkt Goslar mit 41 096, Tel. (02041) 3484668, www.nostalgiezugreisen.de.
- Sonderfahrt von Dorsten zum nostalgischen Weihnachtsmarkt nach Hattingen (Ruhr), Bahnbetriebsgesellschaft Herten, Tel. 0172 2305194, www.revier-sprinter.info.
- Mit 35 1019 ab Cottbus zur Schlesischen Weihnacht in Görlitz, Lausitzer Dampflok Club, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.
- Weihnachtsmarktexpress von Darmstadt nach Rüdesheim, Tel. (06151) 377600, www.bahnwelt.de.
- Nikolausfahrten auf der Brohltalbahn, Voranmeldung erforderlich, Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.
- Schmalspurbahn Amstetten – Oppingen fährt mit Diesellok und Plattformwagen, Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.
- Dampfzug Luxembourg – Saarbrücken zum Saarbrücker Christkindlmarkt mit 42 5519, Tel. (0035) 2691551910, www.5519.lu.
- Dampfzug Saarbrücken Hbf – Neunkirchen mit Dampflok 42 5519, winterliche Dampfrundreise, Tel. (0035) 2691551910, www.5519.lu.
- Mit dem Schienenbus Roter Flitzer zum Heidelberger Weihnachtsmarkt ab Stuttgart und Heilbronn, Tel. (07154) 1318-36, www.foerderverein-schienenbus.de.
- Sonderfahrt von Stuttgart über Ulm nach Berchtesgaden, ab Augsburg mit 41 096, Ulm, (0711) 1209705, www.uef-dampf.de.
- Weihnachtsmarktexpress von Kassel nach Rothenburg ob der Tauber oder bis Würzburg, mit E 18 047, Tel. (06622) 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.

So 14.12.

- Weihnachtsmarktexpress von Darmstadt nach Rüdesheim, Tel. (06151) 377600, www.bahnwelt.de.
- Nikolausfahrten auf der Brohltalbahn, Voranmeldung erforderlich, Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.
- Nikolausfahrt auf der Schmalspurbahn Amstetten – Oppingen mit Diesellok und Plattformwagen, Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.
- Mit dem Schienenbus Roter Flitzer zum Altdeutschen Weihnachtsmarkt in Bad Wimpfen ab/bis Stuttgart, Tel. (07154) 1318-36, www.foerderverein-schienenbus.de.
- Tagesfahrt mit Dampflok 01 150 und historischen Wagen von Bielefeld nach Hamburg u. zurück, Tel (06028) 9999574 (Di und Fr 8 - 12 Uhr), www.eisenbahnstiftung.de.
- Glühwein-Express auf der Schwäbischen Waldbahn Schorndorf – Welzheim, Tel. 0700 32580106, www.dbk-historische-bahn.de.
- Nikolaus-Express Osnabrück – Tecklenburg – Lengerich – Hasbergen – Osnabrück, Tel. (05482) 929182, www.eisenbahn-tradition.de.

Sa 20.12.

- Selfkantbahn: Nikolausfahrten ab Geilenkirchen-Gillrath, Tel. (0241) 82369, www.selfkantbahn.de.
- Mit dem Schienenbus Roter Flitzer zum elsässischen Weihnachtsmarkt in Straßburg, ab Stuttgart, Pforzheim, Tel. (07154) 1318-36, www.foerderverein-schienenbus.de.
- Rheingold zur Winterinszenierung in die Autostadt nach Wolfsburg, inkl. Eintritt Autostadt, Tel. (02133) 9739887, www.rheingold-zug.com.

So 21.12.

- Selfkantbahn: Nikolausfahrten ab Geilenkirchen-Gillrath, Tel. (0241) 82369, www.selfkantbahn.de.
- Nikolausexpress auf WLE-Gleisen Ennigerloh/Beckum – Neubeckum – Sendenhorst – Münster/Westf., Tel. (05482) 929182, www.eisenbahn-tradition.de.
- Weihnachtsmarkt-Express Horb – Rottweil – Tuttlingen – Singen – Konstanz und zurück zum Konstanzer „Weihnachtsmarkt am See", Tel. (0741) 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de.

Mo 22.12. bis So 28.12.

- Weihnachtsfahrten mit Dampftraktion Hoorn – Wognum, Abfahrt Hoorn 10.30 Uhr, 12.30 Uhr, 14.30 Uhr, Tel. (0031) 2290214862, www.museumstoomtram.nl.

Mi 24.12.

- Christkindlzug bei der Waldviertelbahn, Tel. (0043) 6765662448, www.waldviertlerbahn.at.

Fr 26.12.

- Weihnachtsfahrt mit dem Vulkan-Expreß Brohl – Engeln, Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.


FOTO: MATHIAS DERSCH

Vom 28. Dezember bis zum 1. Januar 2015 verkehren wieder Dampfzüge zwischen Titisee und Seebrugg im Südschwarzwald. Informationen gibt es unter www.3seenbahn.de und Tel. (07664) 4028462.

Sa 27.12. bis Di 30.12.

- Tunnelfahrten auf der Schwarzwaldbahn Triberg – St. Georgen – Hausach –Triberg, Tel. (0741) 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de.
- Mit Dampf zum Triberger Weihnachtszauber: Rottweil – Villingen – Triberg, Tel. (0741) 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de.

Sa 27.12.14 - So 04.01.2015

- Dampffahrten zum Jahreswechsel im Preßnitztal mit Zweizugbetrieb bis 01.01.2015, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.

So 28.12.

- Große Dampfzug-Rundfahrt mit der Schnellzuglok 01 150 um Bielefeld, über Paderborn, Altenbeken und Detmold, Tel. (06028) 9999574, (Di und Fr 8 - 12 Uhr), www.eisenbahnstiftung.de.

Mi 31.12.2014

- Silvesterfahrt mit dem Vulkan-Expreß Brohl – Engeln, Tel. (02636) 80303, www.vulkan-express.de.
- Silvester-Dampfsonderfahrt zur Marienbrücke in Dresden ab Leipzig, Tel. (0341) 9682514, www.dampfbahn-museum.de.

So 04.01.2015

- EFZ-Dreikönigsdampf von Horb nach Offenburg und zurück mit einem Flügelzug ab/bis Singen (Htw.)., Parallelfahrt der beiden Züge von Hausach bis Triberg, Tel. (0741) 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de.

Mo 05.01.

- Schienenbusfahrt von Tübingen Hbf nach Bad Griesbach, Tel. (0741) 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de.

Di 06.01.

- Mit der 52 7596 von Tübingen über das HzL-Netz nach Kleinengstingen, Tel. (0741) 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de.
- Pendelfahrten mit 70 083 und einer Donnerbüchsengarnitur zwischen Tegernsee und Holzkirchen, Tel. 0172 8330528, www.blv-online.de.

Mi 07.01.

- Ab 20 Uhr: Vortragsabend im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, Tel. (06151) 377600, www.bahnwelt.de.

So 11.01.

- Winterfahrt mit dem Vulkan-Expreß von Brohl – Oberzissen. Tel.(02636) 80303, www.vulkan-express.de.

Sa 17.01.

- Kiepenkerl-Express: Kulinarische Fahrt zum Gasthof Kuckucks-Nest mit großem Buffet, Tel. (05482) 929182, www.eisenbahn-tradition.de.

Mi 04.03. bis So 08.03.

- Mehrtagesfahrt mit zwei Dampfloks ab Bebra und das Rheintal über den Gotthard nach Locarno an den Lago Maggiore, Tel. (06622) 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.

Do 21.05. bis Mo 25.05.

- Mehrtagesfahrt mit dem historischen Rheingold-Zug in die Schweiz, Tel. (06622) 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.

MODELLBAHN

Bis 30.12.

- Ausstellung in 20355 Hamburg,

Holstenwall 24, 10 - 17, So bis 18 Uhr, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.

Fr 12.12. bis So 14.12.

● Ausstellung in 01622 Halle (Saale), Stadthaus, Fr 13 - 19 Uhr, Sa und So 10 - 19 Uhr, Tel. (0345) 6902033, www.die-tt-bahn.de.

Fr 12.12. bis So 21.12.

● Ausstellung in 03042 Cottbus, Stadthalle, Fr 14 - 18 Uhr, Sa/So 10 - 18 Uhr, Tel. (035602) 529800, www.eisenbahnclub-spreewaldbahn.de.

Sa 13.12. und So 14.12.

● Ausstellung in 90530 Wendelstein, Röthenbach-St.Wolfgang, Bogenstrasse 3, Sa/So 10 - 17 Uhr, www.fmf-ev.de.
● Ausstellung in 95032 Hof, Bahnhofstraße 2, Clubraum am Q-Bogen, jew. 10 - 17 Uhr, Tel. (09281) 41379, www.mec-hof.de.
● Ausstellung in 09366 Stollberg, Bahnhofstraße 2, jew. 10 - 12 Uhr und 13.30 bis 18 Uhr, Tel. (037296) 12535, www.mec-stollberg.de.
● Ausstellung in 79331 Teningen, Riegeler Straße 12, Sa 11 - 22 Uhr, So 11 - 18 Uhr, Tel. (0761) 796971, E-Mail: grimm-manfred@web.de.
● Ausstellung in 99425 Weimar, Autohaus Zentral, Ettersburger Straße 23, 10 - 17 Uhr, Tel. (03643) 403446, www.tt-modellbahn-weimar.de.
● Ausstellung in 26388 Wilhelmshaven, Flutstraße 206, 11 - 18 Uhr, Tel. (04421) 879606, www.eisenbahnfreunde-friesland.de.
● Ausstellung in 09355 Gersdorf, Vereinshaus Hessenmühle, Hauptstraße 193, 10 - 18 Uhr, Tel. (037203) 7529.
● Ausstellung in 07570 Weida, Neustädter Straße 2, Bürgerhaus, 10 - 18 Uhr, Tel. (036603) 239573, www.mecweida.de.
● Ausstellung in 01731 Kreischa, jew. 10 - 18 Uhr, Haußmannplatz 8, Tel. (035206) 21588, www.mec-kreischa.de.
● Ausstellung in 01594 Staucha, Schloßhof, jew. 9 - 17 Uhr, Tel. (034362) 44065, www.modellbahn-glossen.de.
● Ausstellung in 09509 Pockau, Fischereiweg 35, Sa 13 - 17 Uhr, So 10 - 17 Uhr, Tel. (037367) 83171.
● Ausstellung in 08626 Adorf, Markt 35b, jew. 9.30 Uhr - 17.30 Uhr, Tel. (037423) 2269, www.modellbahn-adorf.de.
● Ausstellung in 14712 Rathenow, Stremmeweg 6, Tel. 0174 2050171.
● Ausstellung in 67823 Obermoschel, Vereinsheim Luitpoldstr. 4, 10-18 Uhr, Tel. (06362) 993838, www.mbf-obermoschel.de.
● Ausstellung in 26388 Wilhelmshaven, Flutstraße 206, 11-18 Uhr, Tel (04421) 569652, www.eisenbahnfreunde-friesland.de.
● Ausstellung in 66265 Heusweiler-Wahlschied, Vereinsräume in der alten Schule (1. OG), 10-16 Uhr, Tel. (06806) 83493, www.mef-heusweiler.de.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik im SWR-Fernsehen:

15.12.	14.15 Uhr: Auf winterlichen Gleisen dem Mont Blanc entgegen
16.12.	14.15 Uhr: Oberlausitzer Impressionen: Die Waldeisenbahn Muskau
17.12.	14.15 Uhr: Balkan Nostalgie-Express, Teil 1
18.12.	14.15 Uhr: Balkan Nostalgie-Express, Teil 2
19.12.	14.15 Uhr: Kleine Bahnen – Große Gefühle: Modellträume **NEU**
22.12.	14.15 Uhr: Europa Miniaturen: Modellbahnmesse Dortmund
23.12.	14.15 Uhr: Die Mariazellerbahn – auf der Himmelstreppe zur Wallf.
24.12.	07.00 Uhr: Bahnzauber am Heiligen Abend
25.12.	13.30 Uhr: Kaltes Herz und heißer Dampf - die Murgtalbahn **NEU**
26.12.	06.00 Uhr: Eisenbahn-Romantik in den Schweizer Alpen
26.12.	13.30 Uhr: Die 3-Seen-Bahn – von Titisee zum Schluchsee
27.12.	12.45 Uhr: Damals wie heute Eisenbahn-Romantik im Südwesten
28.12.	13.45 Uhr: Eisenbahn-Romantik im Südwesten
29.12.	14.15 Uhr: Dampfwolken im Bonanza Land
30.12.	14.15 Uhr: Das letzte Häusle – Modellbahnfirma Vollmer schließt
02.01.	14.15 Uhr: Vom Erzgebirge ins Kirnitzschtal **NEU**
09.01.	14.15 Uhr: Kaltes Herz und heißer Dampf – die Murgtalbahn **NEU**
16.01.	14.15 Uhr: Südkorea – unterwegs im Land der Morgenstille **NEU**

NDR-Fernsehen:

15.12.	13.30 Uhr: Dezemberdampf

Aktuelle Informationen: www.swr.de/eisenbahn-romantik

So 14.12.

● Ausstellung in 78532 Tuttlingen Rathausstraße 1, Tel. (07424) 4939, www.ef-tuttlingen.de.

So 14., 21. und 26.12.

● Ausstellung in 78647 Trossingen, Christian-Messer-Straße 4, jew. 10 - 17 Uhr, Tel. (07464) 980697, www.modelleisenbahnfreunde.de.

Mi 17.12.

● Adventsvorführung in Wuppertal, Modellbahn auf dem Rott, 17 - 21 Uhr, Eschenstraße 81, Tel. (0202) 708677, www.mec-wuppertal.de.

Sa 20.12.

● Börse in 07546 Gera, Möbelhaus Rieger, Siemensstraße 33, 10 - 14 Uhr, Tel. 0170 9527630.

Sa 20. und So 21.12.

● Ausstellung in 12627 Berlin, Stollberger Straße 49, jew. 10 - 18 Uhr, Tel. 0172 8630810, www.ig-modellbahn-hellersdorf.de.
● Ausstellung in 65558 Holzheim, Clubheim Mühlstr. 2, 10 - 16 Uhr, Tel. (06431) 43372, www.mec-limburg.de.

Mi 24.12.

● Modellbahn-Fahrtag in A-6372 Oberndorf, Bürogebäude Hartsteinwerk, 10 - 16 Uhr, Tel. (0043) 664 1304912, www.mbc-wilderkaiser.at.

Fr 26.12. bis Di 06.01.

● Ausstellung in A-5020 Salzburg, Altes Stellwerk Parsch, Gaisbergstr.29, tägl. 10 - 17 Uhr, Tel. (0043) 664 3944957 www.smec.at.

Sa 27.12. und So 28.12.

● Ausstellung PMW in 71364 Winnenden geöffnet, Daimlerstraße 12, 10 - 12.30 Uhr, 14 - 16.30 Uhr, Tel. (07195) 178700, www.pmw-winnenden.de.
● Ausstellung in 84478 Waldkraiburg, Brünner Straße 7, Sa 13 - 18 Uhr, So 10 - 18 Uhr, Tel. (08638) 67800, www.eisenbahnclub-waldkraiburg.de.

Sa 27.12. und Mo 29.12.2014

● Ausstellung in 09366 Stollberg, Bahnhofstraße 2, jew. 13 - 18 Uhr, Tel. (037296) 12535, www.mec-stollberg.de.

Sa 03.01. und So 04.01.2015

● Ausstellung in 72800 Eningen unter Achalm, Arnbachtalstraße 6, Sa 11 - 20 Uhr, So 11 - 16 Uhr, Tel. (07071) 51557, www.mist72.de.
● Ausstellung in 95032 Hof, Bahnhofstraße 2, Clubraum am Q-Bogen, jew. 10 - 17 Uhr, Tel. (09281) 41379, www.mec-hof.de.
● Ausstellung in 09350 Lichtenstein, Grünthalweg 3, 10 - 17.30 Uhr, Tel. (037298) 95762, www.modellbahnclub-lichtenstein.de.
● Ausstellung in 88605 Meßkirch, Eisenbahnfreunde Tuttlingen, Stadthalle, Conradin-Kreutzer-Straße 47, Sa 11 - 18 Uhr, So 10 - 17 Uhr, Tel. (07424) 4939, www.ef-tuttlingen.de.

So 04.01.

● Ausstellung in 63825 Schöllkrippen (Kahlgrund) im Vereinsheim, Am Sportgelände 5, 10 - 17 Uhr, Tel. (06022) 5938, www. eisenbahnfreunde-kahlgrund.de.

So 04.01. und Di 06.01.

● Ausstellung in 72805 Honau, Kulturdenkmal Bahnhof, Elfgrottenstr. 11, jew. 11 - 17 Uhr, Tel. (07129) 5379, www.bahnhof-honau.de.
● Tage der offenen Tür in 70174 Stuttgart, S-Bahn-Station Universität, jeweils 10 - 18 Uhr, Tel. (0711) 5301858, www.mec-stuttgart.de.

Di 06.01.

● Modellbahn-Fahrtag in A-6372 Oberndorf, Bürogebäude Hartsteinwerk, 10 - 16 Uhr, Tel. (0043) 664 1304912, www.mbc-wilderkaiser.at.

Sa 10.01. und So 11.01.

● Ausstellung in 72805 Honau, Kulturdenkmal Bahnhof, Elfgrottenstr. 11, jew. 11 - 17 Uhr, Tel. (07129) 5379, www.bahnhof-honau.de.
● Ausstellung in 71083 Herrenberg, Stadthalle, Seestr. 29, jew. 11 - 18 Uhr, Tel (07034) 26359, www.mec-herrenberg.de.
● Ausstellung in 07580 Seelingstädt, Haus der Modellbahn, Lindenstr. 9 Sa 13 - 18 Uhr, So 10 - 18 Uhr, Tel. (036608) 92693, www.mbc-seelingstaedt-ev.de.
● Ausstellung in 77723 Gengenbach, Kath. Gemeindez. St. Marien, Sa 11 - 18 Uhr, So 11 - 17 Uhr, Tel. (07833) 1321, www.n-bahn-club.de.
● Ausstellung in 78570 Mühlheim-Stetten, im Gemeindezentrum, Sa 11 - 18 Uhr, So 10 - 17 Uhr, Tel. (07463) 1739, www.mec-stetten-donau.de.

So 11.01.

● Ausstellung in 33607 Bielefeld, Heeper Straße 33, 11 - 17 Uhr, Tel. (0521) 4548208, www.modellbahn-bielefeld.de.

Ankündigungen in der Rubrik „**Termine und Treffpunkte**“ können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte“ nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 27, gültig ab 01.01.2015. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

MÄRKLIN ▶ 101 IN VEDES-LACKIERUNG FÜR H0



In einer Auflage von 1500 Stück wurde das Märklin-Modell der 101 für die VEDES-Spielwarenkette in einer Sonderedition aufgelegt. Es ist daher auch nur bei VEDES-Händlern erhältlich. Dass dies keine Phantasie-Lackierung ist, zeigt unser Bericht auf Seite 26. Das Modell wird mit mfx-Decoder und Sound ausgeliefert. Neben den zehn unterschiedlichen Geräuschfunktionen verfügt es über eine digital schaltbare LED-Beleuchtung mit Fernlicht. In Verbindung mit der Central Station sind auch die Anfahr- und Bremsverzögerung sowie die Höchstgeschwindigkeit einfach einstellbar.

FLEISCHMANN ▶ SCHWEIZER GÜTERZUG UND TOURISTIK-103 FÜR N



Die Cargo-Variante der neuen Re 4/4 II zieht einen Tadgs in SBB-Beschriftung.



Die Touristik-Lok 103 220 ist die formneue Version einer 103 mit langen Führerständen.

Die Neukonstruktion der 103 für Spur N lieferte Fleischmann gleich in mehreren unterschiedlichen Formvarianten aus. Neben der im MEB 12/2014 vorgestellten Vorserienlok wurde auch eine Serienausführung mit doppelter Lüfterreihe ausgeliefert. Die abgebildete Touristik-Variante zeigt richtigerweise die 103 mit verlängerten Führerständen. Ab 1995 war das Vorbild mit dem gleichermaßen bunten Touristikzug der DB AG unterwegs.

Die ebenfalls (in Teilen) neukonstruierte Schweizer „Bobo" ist nun als Re 421 387 auch in den Farben der SBB Cargo lieferbar. Das Modell besitzt zwei unterschiedliche Stromabnehmer für den Einsatz auch unter deutscher Fahrleitung. Alle genannten Modelle verfügen über eine sechspolige Schnittstelle, LED-Beleuchtung und sind auch in Sound-Ausführung zu haben. Der Schwenkdachwagen ist mit Kurzkupplungskinematik ausgestattet.

MINITRIX ▶ 217 001 UND 218 217 FÜR N

Keine Farbvariante, sondern eine Formneuheit ist das Modell der 217, wurden doch abweichende Lüfteranordnungen und ein anderer Tank berücksichtigt. Auch die Fensterrahmen an den Führerständen sind nun silbern. Darauf muss das 218-Modell weiterhin verzichten, es entschädigt aber mit gutem Sound.



PIKO ▶ 131 001 MIT SCHNEERÄUMER FÜR H0



Pikos Güterzug-Variante der Ludmilla kommt als neue Modellversion mit der Betriebsnummer 001 und großen Schneeräumern unter den Pufferträgern. Für das wuchtige Modell sprechen nicht nur eine saubere Detaillierung und gute Fahreigenschaften, sondern auch ein Ladenpreis von unter 90 Euro.

LEMKE ▶ DIGITALE E 71 UND CLASS 77 FÜR N



Auch im DB-Kleid macht die Hobbytrain-E 71 eine glänzende Figur.

Auch mit eingebautem ESU-Multiprotokoll-Decoder ist die E 71 von Lemke nun zu haben. Exzellente Fahreigenschaften werden so gleich mitgeliefert. Bei den neuen Kato-Modellen der Class 77 wurden alle Bauartänderungen gegenüber der bereits länger lieferbaren Class 66 berücksichtigt.



Die Class 77 zeichnet sich zum Beispiel durch Klimaanlagen aus.

ROCO ▶ 1110 UND GETREIDEWAGEN DER ÖBB



In Ursprungsform zeigt sich die neue H0-Variante der ÖBB-1110.

In Tannengrün und mit einfachem Zweifach-Spitzenlicht ohne zusätzliche Schlussleuchte ist die neue ÖBB-1110.01 ausgeführt. Feine, geätzte Scheibenwischer und überarbeitete Technik mit PluX22-Schnittstelle sprechen für das Roco-Modell. Die Lok gibt es auch als Soundversion.



Der ÖBB-Tadns in H0 wirbt für Bio-Getreide, das ist auch gut so.

WIE-MO ▶ FISCHZUG-SET FÜR TT



Aus drei Maschinenkühlwagen des russischen Herstellers Peresvet besteht die dritte Ergänzung der Fischzug-Sonderauflage von Wie-Mo. Der Fachhändler in Münster sorgte für authentische Beschriftungen auf den technisch unveränderten Modellen.

TILLIG ▶ PREUSSISCHE P 8 MIT PASSENDER WAGENGARNITUR FÜR TT

Entsprechend der Epoche I wurde an Tilligs neuer P 8-Variante eine Vielzahl an Formänderungen verwirklicht, zum Beispiel am Kessel mit nur einem Dampfdom oder am Führerhaus. Die Modelle der preußischen Dreiachser aus einem Dreier-Set sind älteren Datums.



MEINUNG DES MONATS ▶ PANZERFREI



Der „Tiger" erreichte uns jüngst in einem Neuheitenpaket. Gut detailliert und sauber beschriftet? Gut möglich. Das ist der Redaktion in diesem Fall aber nicht wichtig. Wir wollen die jahrelange Tradition, im MODELLEISENBAHNER quasi eine militärfreie Zone zu pflegen, bewusst beibehalten. 100 Jahre nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs und bald 70 Jahre nach dem Ende des Zweiten ist die Sorge um den Frieden in Europa aktueller denn je. Kriegsspielzeug ist daher der falsche Weg, Kinder zu beschäftigen, und der Bau hochdetaillierter Kriegs-Dioramen ist mindestens fragwürdig. Oder sind Sie anderer Meinung? *A. Bauer-Portner*

BUSCH ▶ BAHNHOFSLEUCHTEN FÜR TT



Im Maßstab 1:120 wird Zubehör noch dringend gebraucht. Die neuen Leuchten von Busch nach DDR-Vorbildern werden daher außer an Bahnhöfen sicher auch anderweitig eingesetzt werden. Das gelbe Licht der LED wirkt sehr realistisch und entspricht dem von Natriumdampflampen.

PROFI MODELL THYROW ▶ E 69 05 FÜR TT



Satte 160 Gramm bringt das überarbeitete TT-Modell der bulligen E 69 05 auf die Waage. Das Maschinchen weist ein Weißmetall-Gehäuse und ein Messing-Fahrwerk auf und ist gemäß der Epoche II beschriftet. Die Fahr- und Zugeigenschaften sind sehr gut, bei der Detaillierung sind jedoch Abstriche zu machen. Der Sommerfeldt-Pantograf beispielsweise sitzt ohne jegliche Anpassung auf dem gewölbten Dach.

SEM ▶ ABSCHIEDSWAGEN FÜR H0e



An den letzten Personenzug nach Mügeln erinnert eine Modellneuheit von Tino Eisenkolb (SEM): Der sächsische Traglastenwagen 970-481 zeigt außer der Nachbildung von Kreideanschriften auf einer Seite auch typische Ausbesserungslackierung im Bereich des Fensterbandes.

BECKMANN ▶ SÄCHSISCHER ROLLWAGEN DER EPOCHE III FÜR TT

Mit der ursprünglichen Ausführung der Steuerung (Voreilhebel hinter dem Kreuzkopf) und mit niedrigem Umlauf präsentiert sich eine neue Variante des Beckmann-Modells der Baureihe 38.2 für TT. Der Rollwagen ist entsprechend der Epoche III sauber beschriftet, das Bw Annerberg-B. war dem Autor jedoch bis dato unbekannt. Die schöne Detaillierung mit einer Vielzahl von freistehenden Leitungen und der filigranen Steuerung sowie die sehr guten Fahreigenschaften trösten über den Fauxpas hinweg, der laut Aussage des Herstellers kurzfristig behoben wurde.



VEIT ▶ FERNMELDER FÜR H0



Nach dem Vorbild eines kleinen Fernsprechkastens in Wildbach ist ein neuer Zubehör-Bausatz von Modellbau Veit konstruiert. Das einfach zu montierende Modell ist bereits lackiert, der Mast besteht aus Echtholz. Info: www.modellbau-veit.de

WIKING ▶ RENAULT R4, MB-TIEFLADER, HANOMAG-RAUPE



Mit Faltdach zeigt sich das neue R4-Modell.

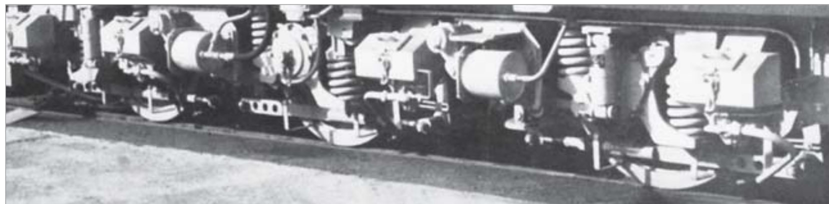
Drei neue H0-Modelle haben wir aus dem Wiking-Neuheitenpaket ausgewählt: Das noch junge und detaillierte Modell des R4 ist nun mit Faltdach zu haben. Der MB-Kurzhauber trägt neu die Schriftzüge der Maschinenfabrik Esslingen. Das von uns verwendete Ladegut, eine Hanomag-Raupe in neuen Farben, ist separat zu erwerben.



Ob der Tieflader der Maschinenfabrik Esslingen jemals eine Hanomag-Raupe trug?

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 40 JAHREN:
Die neue Baureihe 250 der DR


FOTO: FRITZ HORNBOGEN/ARCHIV MEB

☐ Das neue Paradepferd der DR war im Jahr 1974 mehrfach Thema im MEB: Die 250 003, ausgestellt auf der Leipziger Messe, zierte bereits das Heft 6 auf dem Titel. Im Heft 10 folgte eine ausführliche Beschreibung mit schönen Detailbildern wie dem oben abgebildeten mit dem komplexen Drehgestell. Das Lokbild-Archiv bereicherten auch eine ganzseitige Standardaufnahme sowie auf der Heftrückseite ein Blick in den Führerstand. Ein Modell der neuen Baureihe war damals noch nicht absehbar. Daher lag eine Bauanleitung nahe, die im Heft 10 begann, wie immer mit ausführlichen Zeichnungen und Materiallisten. Als Baustoff für das Gehäuse wurde damals Pertinax vorgeschlagen.


FOTO: WERK

GÜTZOLD

Produktion läuft weiter

☐ Bei Redaktionsschluss stand die Eröffnung des Insolvenzverfahrens bei Gützold kurzfristig bevor. Währenddessen läuft die Produktion in Zwickau unverändert weiter, derzeit wird die Reko-03.10 mit Ölfeuerung wegen starker Nachfrage in erhöhter Stückzahl gefertigt, die H0-65 1005 (Bild) verlässt ebenfalls planmäßig das Werk. Die Ersatzteilversorgung ist weiterhin gesichert. Über den weiteren Verlauf bei Gützold werden wir berichten.

MÄRKLIN/TRIX

Club-Modelle 2015


FOTO: KLAUS ECKERT

Für viele die Königin der Dampfloks: Die bayerische S3/6, Baureihe 18.5, erfährt als komplette Neukonstruktion einen H0-Nachbau.

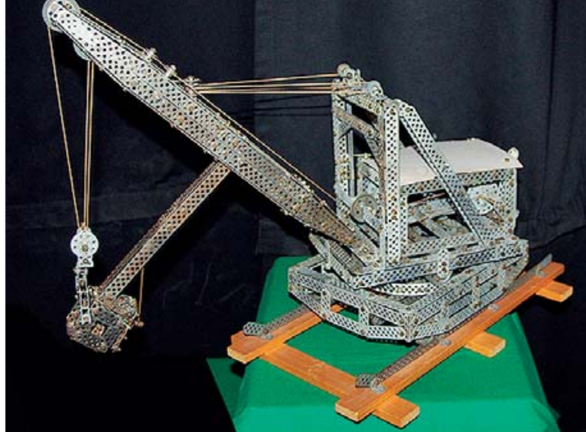
☐ Eines der Geheimnisse für das Modelljahr 2015 ist bereits gelüftet: die Sondermodelle für die treuen Club-Mitglieder von Märklin und Trix. Für die H0-Bahner wird es eine ganz besondere Dampflok geben, deren Liebhaberschar offensichtlich nicht schrumpft. Die bayerische Schnellzuglok schlechthin erfährt in der Version mit geradem Führerhaus und Langlauftender einen weiteren Modellnachbau. Als Betriebsnummer ist die 18 537 vorgesehen, also die einer Lok aus der letzten Lieferserie der Baureihe, die nach dem Konkurs von Maffei bei Henschel gebaut wurde. Passend zur Lok wird es auch eine neue Serie von Schnellzugwagen (bayerische und Einheits-Bauarten) geben, die den Zuglauf Augsburg – Lindau aus dem Jahre 1958 nachbildet. Auch die N-Bahner werden mit einem Schmankerl bedient: Das Vorbild des Sondermodells ist eine der beiden Loks der Baureihe 78.10. Diese entstanden als Nachkriegs-Umbau aus einer P 8 und einem neuen, zweiachsigen Kurztender. Damit waren die Maschinen in der Lage, rückwärts mit 80 km/h zu laufen. Das Modell basiert auf der kürzlich neu angekündigten Minitrix-P 8.


FOTO: ULRICH BUDDE

Ein echter Exot wird das N-Sortiment im nächsten Jahr bereichern: Aus der P 8, mit einem Kurztender gekuppelt, wurde die 78.10.

22. IG-TREFFEN IN SCHWERTE

Mit Express in die alte Rohrmeisterei



Metallbaukasten aus Nürnberg: Für alle hoffnungsvollen Trix-Ingenieure bot das Baukastensystem eine willkommene Herausforderung, so auch bei diesem großen Portalkran.

☐ Traditionell erfreut sich bei Modellbahn-Fans die Zeit, wenn die Tage immer kürzer und trüber werden, ganz besonderer Wertschätzung. Da bilden die Trix-Express-Begeisterten keine Ausnahme, umso weniger, als seit nunmehr rund zwei Jahrzehnten in diesen Wochen das alljährliche IG-Trix-Express-Treffen im Ruhrgebiet stattfindet. Anfangs in Essen und nun in Schwerte freut sich die Dreileiter-Anhängerschaft auf die Gelegenheit zum Erfahrungsaustausch mit Gleichgesinnten.

Das gilt auch an diesem 2. November 2014. In der alten Rohrmeisterei herrscht vor dem offiziellen Beginn bereits emsiges Treiben. Überall wird aufgebaut, schließlich wollen über 100 Aussteller ihre Trix-Express-Schätze zeigen.



Der familiären Atmosphäre wegen: Auch Ecki Samtleben (2. v. l.) schätzt die IG-Treffen nicht zuletzt zwecks Informationsaustauschs und ausgiebiger Fachsimpeleien mit Gleichgesinnten.

Die Standflächen sind seit Wochen ausgebucht. Sehen, Staunen, Kaufen, Verkaufen und Tauschen, nicht zu vergessen Fachsimpeleien lassen die Stunden an diesem übrigens sonnig-milden Tag wie im Flug vergehen. Für Uwe Schwarz ist kein Weg zu weit, er kommt aus Berlin: „Diesen Termin lasse ich mir schon allein wegen der familiären Atmosphäre nicht entgehen.“ Auch aus München, der Schweiz, aus Großbritannien, Frankreich oder den Niederlanden haben sich Trix-Express-Fans auf die Reise gemacht und füllen die Halle des ehemaligen Schwerter Wasserwerks mit Leben. „Eine Superstimmung“, findet nicht nur Uwe Kregel, während sich Robert Dechnik, zusammen mit Michael Wortmann für die Organisation verantwortlich, ebenso wie Ecki Samtleben (alle IG) mit der Kamera durch die Besucherscharen kämpft, stets auf der Pirsch nach Raritäten. Überraschungen sind inklusive, etwa in Gestalt einer Trix-Böschung mit aufgedruckten Arkaden statt der üblicherweise vertieften, oder in Form der trefflich erhaltenen Zugpackung im Originalkarton von 1936/37. Und dort steht sogar der große Portalkran, getreu dem „Anleitungsbuch für den Trix-Ingenieur“ aus dem legendären Trix-Metallbaukasten. *Karlheinz Haucke*



FOTOS (3): DECHNIK/SAMTLEBEN

Vom Adler bis zur V 200: Unverkäufliche Ausstellungsstücke, präsentiert von den IG-Mitgliedern, sind traditionell ein Hauptgrund für die Attraktivität des alljährlichen Treffens.

MESSE-KALENDER

9. - 11. JANUAR 2015:	16. - 18. JANUAR 2015:	28. JANUAR - 2. FEBRUAR 2015:
Echtdampf-Hallentreffen Messe Karlsruhe	Erlebniswelt Modellbau Kassel Messe Kassel	Internationale Spielwarenmesse Nürnberg

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner (abp), Klaus Eckert (keck), Korbinian Fleischer (kf), Michael Robert Gauß (mrg), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150,
bettina.wilgermein@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

Silke Ardelt, Telefon (08141) 53481-154,
Fax (08141) 53481-150, s.ardelt@vgbahn.de
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 26, ab 1.1.2014,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Stefan Groß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Marcus Henschel, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny

ABONNENTEN-SERVICE
MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,50 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 52,60 €
Großes Abonnement 69,20 €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 63,80 €;
Großes Abonnement 72,20 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG,
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel

VERTRIEB
Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, (08141) 53481-101)
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst, (08141) 53481-103)
Ingrid Haider, Petra Schwarzendorfer, Nicole Friedl (Bestellservice, (08141) 53481-0)

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06-0, Fax (089) 319 06-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG
Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

INSEL IM VERKEHRSSTROM: HALLE (SAALE) HBF

Seit gut zehn Jahren macht der renovierte Hauptbahnhof wieder einen prächtigen Eindruck. Der Verkehr im Inselbahnhof wird sich mit der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Erfurt – Berlin jedoch wandeln, ebenso die Stellwerkstechnik.



FOTO: JÖRG CHOCHOLATY

UNTEN DURCH IM EIGENBAU

Kleine Eisenbahnbrücken über Straßen, Wege und Bäche lockern den Modell-Bahndamm auf. Jörg Chocholaty zeigt an zwei Beispielen den Bau in H0.

Das Februar-Heft erscheint am

7. Januar

bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch



FOTO: BAUER-PORTNER

KLASSIKER FÜR JAHRZEHNTE

Eine neue Taigatrommel garantiert Variantenvielfalt auf Dauer, ist man sich bei Fleischmann sicher.

AUSSERDEM

MEB-Anlagenwettbewerb

Eine der sieben Siegeranlagen zeigen wir im kommenden Heft. Seien Sie gespannt.

Alle Jahre wieder

Neue Betreiber, neue Züge: Der Fahrplanwechsel bringt einige Veränderungen im Bahnalltag.

Oschatz – Mügeln

Die Erinnerung an die Schmalspur lebt auf einer sehenswerten Modulanlage in H0e weiter.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



FOTO: MICHAEL GAUSS

BACCHUS' KLEINES REICH

Das neue Weingut von Noch nimmt Michael Gauß unter die Lupe und inszeniert es auf einem kleinen Diorama.



FOTO: LUDWIG ROTTHOWE

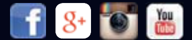
BEGEGNUNGEN IM TIEFSCHNEE

Eine Busfahrt parallel zu einer Schneeräumeinheit wurde 1988 im winterlichen Sauerland zu einem echten Abenteuer.

Roco



It's a Man's World

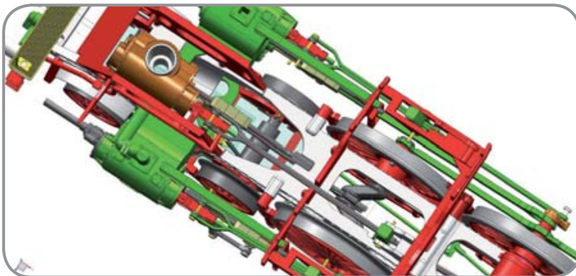


Feine Unterschiede machen große Freude!

Dampflokomotive BR 03.10 der DR und der DB



„REKO“, DR	Art. Nr.: 72205		Art. Nr.: 72206	 	Art. Nr.: 78206	 
„Neubaukessel“ DB (ohne Abb.)	Art. Nr.: 72207		Art. Nr.: 72208	 	Art. Nr.: 78208	 



- **Detailreiche Neukonstruktionen**
- **Originalgetreue Unterschiede der Ausführungen**
- **Spitzenbeleuchtung (mit warmweißen LEDs)**
- **Metallradsätze mit niedrigen Spurkränzen**
- **Viele separat angesetzte Teile, teilweise aus Metall**
- **7 angetriebene Achsen**
- **Korrekte Nachbildung des Innentriebwerks**

1939 begann die BR 03.10 ihre Karriere. Nach dem Krieg erhielten die im Westen verbliebenen Loks neue Kessel, etwas später wurden auch die Loks im Osten umgerüstet. Roco bringt beide, nun als „Neubaukessel“ (DB) und „REKO“ (DR) bezeichnet, mit allen Unterschieden, hoher Detailfülle und Qualität.

Besuchen Sie auch unseren e-Shop:

www.roco.cc

märklin H0

Rekordlok – Pionierin – Diva





Neu – ab Dezember/Januar verfügbar!

37015 Schnellzug-Dampflokomotive mit Schlepptender

Maffei S 2/6, „Die Diva", ist eine der wohl außergewöhnlichsten Erscheinungen in der Geschichte der Eisenbahn.
Nur vier Monate benötigte ihr genialer Konstrukteur Anton Hammel, um am 30. April 1906 seinen staunenden Auftraggebern eine Dampflokomotive zu präsentieren, deren Konstruktionsmerkmale bahnbrechend und ihrer Zeit weit voraus waren.
Ihr Geschwindigkeitsrekord von 1907 blieb fast 30 Jahre lang ungeschlagen.

Vorbild: Schnellzug-Dampflokomotive der bayerischen Gattung S 2/6 in dunkelgrün/schwarzer Grundfarbgebung der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.). Mit goldenen Kesselringen und der Lok-Betriebsnummer 3201.
Betriebszustand um 1906/07.

Einmalige Serie. **€ 499,95 ***



Windschnittige Gesamtkonstruktion



Filigranes Fahrwerk aus Metalldruckguss mit durchbrochenem Barrenrahmen und freier Fahrwerksdurchsicht



Detaillierte Produktinformationen erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler vor Ort oder im Internet unter www.maerklin.de.

Oder einfach den QR-Code scannen.



* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.